

Figure 1

10279-467-0

1. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 101-102.
 2. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 103-104.
 3. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 105-106.
 4. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 107-108.
 5. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 109-110.
 6. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 111-112.
 7. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 113-114.
 8. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 115-116.
 9. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 117-118.
 10. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 119-120.
 11. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 121-122.
 12. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 123-124.
 13. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 125-126.
 14. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 127-128.
 15. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 129-130.
 16. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 131-132.
 17. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 133-134.
 18. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 135-136.
 19. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 137-138.
 20. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 139-140.
 21. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 141-142.
 22. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 143-144.
 23. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 145-146.
 24. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 147-148.
 25. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 149-150.
 26. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 151-152.
 27. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 153-154.
 28. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 155-156.
 29. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 157-158.
 30. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 159-160.
 31. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 161-162.
 32. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 163-164.
 33. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 165-166.
 34. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 167-168.
 35. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 169-170.
 36. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 171-172.
 37. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 173-174.
 38. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 175-176.
 39. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 177-178.
 40. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 179-180.
 41. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 181-182.
 42. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 183-184.
 43. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 185-186.
 44. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 187-188.
 45. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 189-190.
 46. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 191-192.
 47. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 193-194.
 48. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 195-196.
 49. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 197-198.
 50. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 199-200.
 51. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 201-202.
 52. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 203-204.
 53. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 205-206.
 54. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 207-208.
 55. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 209-210.
 56. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 211-212.
 57. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 213-214.
 58. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 215-216.
 59. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 217-218.
 60. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 219-220.
 61. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 221-222.
 62. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 223-224.
 63. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 225-226.
 64. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 227-228.
 65. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 229-230.
 66. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 231-232.
 67. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 233-234.
 68. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 235-236.
 69. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 237-238.
 70. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 239-240.
 71. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 241-242.
 72. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 243-244.
 73. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 245-246.
 74. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 247-248.
 75. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 249-250.
 76. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 251-252.
 77. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 253-254.
 78. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 255-256.
 79. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 257-258.
 80. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 259-260.
 81. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 261-262.
 82. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 263-264.
 83. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 265-266.
 84. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 267-268.
 85. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 269-270.
 86. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 271-272.
 87. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 273-274.
 88. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 275-276.
 89. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 277-278.
 90. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 279-280.
 91. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 281-282.
 92. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 283-284.
 93. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 285-286.
 94. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 287-288.
 95. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 289-290.
 96. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 291-292.
 97. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 293-294.
 98. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 295-296.
 99. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 297-298.
 100. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 299-300.
 101. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 301-302.
 102. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 303-304.
 103. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 305-306.
 104. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 307-308.
 105. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 309-310.
 106. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 311-312.
 107. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 313-314.
 108. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 315-316.
 109. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 317-318.
 110. *Pharmaceuticals* (1997) 10, 319-320.
 111. *Pharmaceuticals* (1997

BETRIEBSRESULTATE

DER

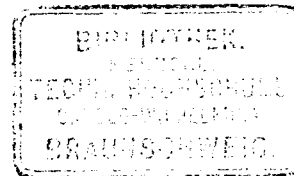
HERZOGLICH BRAUNSCHWEIGISCHEN

EISENBAHNEN

VOM

JAHRE 1868.

VERÖFFENTLICHT



DURCH DIE

HERZOGLICH BRAUNSCHWEIG-LÜNEBURGISCHE GENERAL-DIRECTION DER EISENBAHNEN.

BRAUNSCHWEIG,

DRUCK UND PAPIER VON FRIEDRICH VIEWEG UND SOHN.

1869.

Inhaltsverzeichniss.

Tabelle	I. Bahnbeschreibung	Seite 3 bis 7
„	II. Beschreibung des Oberbaues	„ 8 „ 19
„	III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen	„ 20 „ 27
„	IV. Bestand der Locomotiven und Tender	„ 28 „ 31
„	IVa. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven	„ 32 u. 33
„	V. Bestand der Wagen	„ 34 bis 36
„	VI. Anlage-Capital	„ 37 „ 41
„	VII. Beamten- und Arbeiter-Personal	„ 42 u. 43
	A. 1. Sterblichkeits- u. Invaliditätsverhältnisse bei den Beamten	„ 44 u. 45
	A. 2. Desgleichen bei den Arbeitern	„ 46 u. 47
„	VIII. Leistungen der Locomotiven	„ 48 bis 51
„	IX. Leistungen der Wagen	„ 52 „ 54
„	X. Personen- und Güter-Frequenz	„ 55 „ 57
„	XI. Massen-Frequenz	„ 58 u. 59
„	XII. Uebersicht vom Personen-Verkehre	„ 60 bis 62
„	XIII. Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre	„ 63 „ 72
„	XIV. Leistungen des elektro-magnetischen Telegraphen	„ 74 u. 75
„	XV. Einnahme	„ 76 u. 77
„	XVI. Ausgabe. Anhang zu Tabelle XVI.	„ 78 bis 81
„	XVII. Abrechnung	„ 82 „ 87
„	XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender	„ 88
„	XIX. Unterhaltung der Wagen	„ 89
„	XX. Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen	„ 90 u. 91
„	XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für das Eisenbahn-Personal	„ 92
„	XXII. Maasse, Gewichte und Münzen	„ 93 u. 94

I.

B a h n b e s c h r e i b u n g

am Ende des Jahres 1868.

Haupt- richtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Nebengleise	Neigungsverhältnisse.										Richtungsver- hältnisse.				
								Länge			Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung	Mittleres Gefälle	Maximum		Ordinate über den Har- burger Pegel.					
	von der Station	nach der Station						für den Tarif ab- gerundet.	genau.	auf dem Bahnhofs					Meil.	horizontal.		in Steigungen.	in Gefällen.	zwischen den End- punkten.	zwischen den End- punkten.	der Steigung.	des Gefalles.
			Nro.	Nro.	Meil.	Meil.																
Braun- schweig- Hannover.	Braunschweig	Braunschweig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	252,52	—	—	—		
	Vechelde	Vechelde	0,00	1,89	2,0	1,89	1,75	Vechelde	0,182	0,193	1,173	0,524	32,53	—	1/1510	—	1/360	1/500	283,00	0,89	1,00	400
	Landesgrenze	Landesgrenze	1,89	2,506	0,5	0,616	0,616	—	—	0,181	0,143	0,292	—	14,63	—	1/1095	1/738	1/424	284,78	0,616	—	—
	Braun- schweig	Landes- grenze	0,00	2,506	2,5	2,506	2,366	—	0,182	0,374	1,316	0,816	17,9	—	1/3839	—	1/360	1/424	—	1,506	1,00	400
Braun- schweig- Magdeburg.	Braunschweig	Wolfenbüttel	0,00	1,58	1,5	1,58	1,58	Braunschweig b. d. Privatanlagen	3,042 0,412	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wolfenbüttel	Schöppenstedt	1,58	3,98	2,5	2,40	2,40	Wolfenbüttel d. Spinnerei b. Wolfen- büttel gehörend bei Wendessen der Zuckerfabrik gehör.	0,835 0,078 0,034	—	1,56	0,02	23,06	—	1/1781	—	1/790	1/834	275,00	1,22	0,36	231,48
	Schöppenstedt	Jerxheim	3,98	5,58	1,8	1,60	1,60	Schöppenstedt b. d. Zucker- und Spiritusfabrik das. b. der Zuckerfabrik Watenstedt	0,134 0,034 0,039	0,21	2,13	0,06	88,29	—	1/707	—	1/400	1/834	363,75	1,275	1,125	231,48
	Jerxheim	Wegersleben	5,58	7,62	2,0	2,04	2,04	Jerxheim d. Zuckerfab. geh. b. Gunsleben	0,98 0,029 0,026	0,04	0,22	1,34	—	63,30	—	1/657	1/520	1/380	298,86	0,837	0,763	400
	Wegersleben	Oschersleben	7,62	8,887	1,3	1,267	1,257	Oschersleben	0,146 0,6169	0,65 0,645	0,10 0,36	1,29 0,29	— 12,8	16,90 —	1/3138 1/2630	1/7830 —	1/720 1/400	283,75 295,75	1,812 0,968	0,228 0,327	600 500	
	Braun- schweig	Oschersleben	0,00	8,915	9,0	8,887	8,577	—	6,405	1,545	4,37	3,00	43,95	—	1/5274	—	1/400	1/380	—	6,112	2,803	231,48
Jerxheim- Helmstedt.	Jerxheim	Söllingen	5,58	6,32	0,8	0,74	—	Söllingen	0,071	0,226	0,514	—	43,33	—	1/444	—	1/200	—	343,14	0,439	0,301	200
	Söllingen	Schöningen	6,32	7,08	0,8	0,76	—	Schöningen	0,254	0,15	0,61	—	52,11	—	1/379	—	1/200	—	395,25	0,465	0,295	300
	Schöningen	Büddenstedt	7,08	7,67	0,8	0,59	—	Büddenstedt	0,10	0,406	0,135	0,049	16,0	—	1/259	—	1/185	$\frac{1}{426\frac{2}{3}}$	411,25	0,429	0,161	200
	Büddenstedt	Helmstedt	7,67	8,61	0,8	0,94	—	Helmstedt	0,218	0,405	0,535	—	71,0	—	1/344	—	1/185	—	482,25	0,55	0,39	150
	Jerxheim	Helmstedt	5,58	8,61	3,0	3,03	—	—	0,643	1,186	1,795	0,049	182,44	—	1/432	—	1/185	$\frac{1}{426\frac{2}{3}}$	—	1,883	1,147	150
Jerxheim- Helmstedt.	Büddenstedt	Trendel- busch	7,636	8,06	0,5	0,424	—	Trendelbusch	0,09	0,085	0,339	—	52,5	—	1/210	—	1/120	—	463,75	0,339	0,085	100
Börssum- Jerxheim.	Börssum	Mattierzoll	3,20 der Harz- Bahn.	5,07 der B.-J. Bahn.	2,0	1,93	1,93	Mattierzoll	0,251	0,311	0,893	0,726	56,22	44,0	1/4108	—	1/400	1/400	314,65	0,835	1,095	150
	Mattierzoll	Jerxheim	5,07 der B.-J. Bahn.	5,58 der Mgd. Bahn.	1,3	1,20	1,20	—	—	0,847	—	0,353	—	14,89	—	1/2096	—	1/400	298,86	1,112	0,088	300
	Börssum	Jerxheim	3,20 der Harz- Bahn.	5,58 der Mgd. Bahn.	3,3	3,13	3,13	—	0,251	1,158	0,893	1,079	—	2,67	—	1/30482	1/400	1/400	—	1,947	1,183	150
Braun- schweig- Harsburg.	Wolfenbüttel	Börssum	1,58	3,20	1,8	1,62	—	Börssum b. Hedwigsburg der Zuckerfabrik das. gehörend	0,933 0,097 0,042	0,558	0,626	0,436	27,89	—	1/1510	—	1/248	1/310	302,25	0,954	0,666	231,48
	Börssum	Schladen	3,20	3,80	0,8	0,60	—	Schladen	0,098	0,126	0,474	—	27,58	—	1/566	—	1/308	—	329,35	0,60	—	—
	Schladen	Vienenburg	3,80	5,00	1,0	1,20	—	Vienenburg	0,267	0,022	1,178	—	153,79	—	1/203	—	1/140	—	481,25	0,662	0,538	225
	Vienenburg	Harsburg	5,00	6,08	1,0	1,08	—	Harsburg b. d. Mathildenhütte ders. gehörend	0,319 0,049 0,015	—	1,06	—	352,48	—	1/797	—	1/53	—	833,25	0,71	0,37	225
	Wolfenbüttel	Harsburg	1,58	6,08	4,5	4,5	—	—	1,82	0,706	3,358	0,436	561,74	—	1/208	—	1/53	1/310	—	2,926	1,574	225

Niveauverhältnisse.							Brücken und Canäle				Uebergangswerke.					Wärterstationen.					Telegraphen.				Eröffnung		Bemerkungen.
Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Mittlere Tiefe der Einschnitte.	Maximum		unter | neben der Bahn				Anzahl der Ueber- gänge					Anzahl der			Schlagbäume.	Warnungsfähle.	Anzahl der				des ersten Gleises.	des zweiten Gleises.	
in der ungefähren Höhe des natürl. Bodens.	in Dämmen über 1 Fuss Höhe.	in Einschnitten über 1 Fuss Tiefe.			der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	a. von und über 12 Fuss Weite, b. unter 12 Fuss Weite.				im Niveau					Weichenwärter.	Bahn- u. Uebergangs- wärter.	Wärterhäuser.			Telegraphen.	opti- schen Telegraphen.	elektro- magne- tischen Dradtleitungen.	Glockenwerke.			
							Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss	Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss	oberhalb der Bahn (Viaducte).	unterhalb der Bahn (Brückenthore).	Ueberfahrten.	Ueberrittfen.	Uebergänge.												
Meil.	Meil.	Meil.	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
0,173	1,424	0,293	4,8	6,4	15,5	10,0	{a. 2 b. 13	32 51 1/2	1 12	{15,5 16 1/6	—	—	19	—	2	2	10	12	39	8	14	3	14	Nörd- lich 19. Mai 1844.	Südlich 6. Aug. 1847.		
0,095	0,485	0,036	4,5	2,5	9,0	4,5	{a. — b. 4	— 13 1/2	— 3	{— 4	—	—	7	—	—	1	3	4	14	4	5	3	4				
0,268	1,909	0,329	4,7	6,0	15,5	10,0	{a. 2 b. 17	32 64 3/6	1 15	{15,5 20 1/6	—	—	26	—	2	3	13	16	53	12	19	3	18	1. Debr. 1838.	Oestlich 15. Oct. 1844.	*) Die Brücken- thore sind mit ihrer Weite auch unter den Brücken auf- geführt.	
0,198	0,888	0,494	4,03	4,54	7,5	17,0	{a. 2 b. 26	126 88	5 6	{338 11 1/2	1	—	14	2	—	12	12	23	26	11	17	6	14				
0,093	1,945	0,362	4,78	4,90	14,0	23,0	{a. 8 b. 26	356 3/4 120 1/2	3 27	{37 1/3 36	—	—	34	—	6	6	17	23	44	22	21	3	21				
0,054	1,210	0,386	5,62	3,52	11,0	8,25	{a. 3 b. 18	42 56 3/12	— 14	{— 26 3/6	—	—	15	—	—	6	9	16	25	11	14	3	12				
0,127	1,618	0,095	5,26	2,00	8,0	4,5	{a. 5 b. 23	64 110 3/4	1 16	{15 49 5/6	—	—	25	—	2	6	10	15	19	20	14	3	16				
0,03	1,051	0,214	5,34	9,01	7,0	18,1	{a. — b. 11	— 59 1/2	— 22	{— 56 1/3	—	—	13	—	—	5	10	16	19	11	12	3	11				
0,502	6,912	1,501	5,05	4,87	14,0	23,0	{a. 18 b. 104	588 3/4 435 1/6	9 85	{380 1/2 180 1/2	1	—	101	2	8	35	58	92	133	75	78	39	74				
0,105	0,32	0,315	4,53	15,03	34,63	26,55	{a. 1 b. 3	18 5	— 8	{16 1/2 —	2	1	3	—	2	1	4	5	10	5	7	2	7				
0,02	0,518	0,222	18,08	17,86	34,63	42,53	{a. 6 b. 3	147 20	— 17	{31 —	—	7	5	—	—	2	5	7	10	9	7	2	7				
—	0,303	0,287	9,09	5,39	34,53	14,39	{a. 2 b. 5	42 17 1/6	— 17	{44 2/3 —	—	1	7	—	—	3	4	6	14	15	5	2	6				
0,127	0,473	0,34	11,18	11,23	48,23	26,75	{a. — b. 11	— 37 1/2	— 13	{— 29	—	—	13	—	—	3	8	10	26	31	10	2	10				
0,252	1,614	1,164	12,06	12,08	48,23	42,53	{a. 9 b. 22	207 79 2/3	— 55	{120 3/4 —	2	9	28	—	2	9	21	28	60	60	29	2	30				
0,05	0,157	0,217	6,48	6,53	17,9	19,4	{a. — b. 4	— 7	— 2	{2 1/2 —	—	—	3	—	—	—	1	1	6	6	1	—	—				
—	1,492	0,438	6,7	7	26	30	{a. 1 b. 7	47 1/3 32 1/2	2 19	{62 58	—	—	16	—	—	2	16	19	32	11	19	—	18				
—	0,840	0,360	5,4	5,2	13	23	{a. 2 b. 10	32 40	— 8	{13 —	1	—	8	—	—	1	9	10	16	6	13	—	14				
—	2,332	0,798	6,2	6,2	26	30	{a. 3 b. 17	79 1/3 72 1/2	2 27	{62 71	1	—	24	—	—	3	25	29	48	17	32	—	32				
0,082	1,133	0,405	6,47	9,9	11	22 1/4	{a. 15 b. 7	623 1/2 37 3/4	— 8	{14 1/2 —	1	—	27	2	6	5	10	13	41	19	14	4	14				
0,065	0,535	—	4,28	—	6 1/4	—	{a. 1 b. 2	16 3	— 4	{4 5/6 —	—	—	5	1	—	7	3	8	13	4	5	2	8				
0,015	1,114	0,071	4,36	3,01	7	24	{a. 5 b. 4	630 3/4 8	— 9	{18 1/2 —	—	—	15	—	—	2	10	12	30	9	12	2	13				
0,275	0,750	0,055	3,38	3,58	12	5	{a. 3 b. 17	78 75 1/2	1 14	{24 18 2/3	—	—	22	—	—	3	8	10	30	12	10	25	10				
0,437	3,532	0,531	4,817	8,44	12	24	{a. 24 b. 30	1348 1/4 124 1/4	1 35	{24 58 1/2	1	—	69	3	6	17	31	43	114	44	41	25	46				

Haupt- richtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Doppelgleis.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse											Richtungsver- hältnisse.		
										Länge			Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung	Mittleres Gefälle	Maximum		Ordinate über den Har- burgs Pegel.	Länge			
	von der Station	nach der Station								für den Tarif ab- gerundet.	genau.	auf dem Bahnhofs					Meilen	horizontal.		in Steigungen.	in Gefällen.	zwischen den End- punkten.	zwischen den End- punkten.	der Steigung	des Gefalles.	in grader Linie.	in Curven.	Kleinsten Radius der Curven.
			Nro.	Nro.	Meil.	Meil.		Meil.	Meil.				Meil.	Fuss	Fuss	Meil.													Meil.	Ruth.
Braun- schweig- Kreienzen.	Börssum	Salzgitter	3,20	5,25	2,0	2,05	2,05	Salzgitter dem p. Albrecht gehörend	0,182 0,027	0,561	1,489	—	168,49	—	1/316	—	1/150	—	470,40	1,197	0,853	250	
	Salzgitter	Ringelheim	5,25	5,89	0,5	0,64	0,64	Ringelheim	0,071	0,39	0,179	0,071	15,05	—	1/1105	—	1/140	1/140	485,75	0,438	0 202	500	
	Ringelheim	Lutter a. B.	5,89	6,80	1,0	0,91	—	Lutter a. B. b. Neuckrug Mansfelder Hütte dasselbst	0,169 0,039 0,081	0,06	0,711	0,139	100,96	—	1/294	—	1/140	1/140	587,17	0,462	0,448	250	
	Lutter a. B.	Seesen	6,80	8,69	2,0	1,89	—	Seesen	0,257	0,657	0,948	0,285	139,11	—	1/353	—	1/140	1/200	727,10	0,661	1,229	250	
	Seesen	Gandersheim	8,69	10,56	1,8	1,87	—	Gandersheim	0,166	0,186	0,128	1,556	—	246,85	—	1/197	1/144	1/140	478,85	1,002	0,868	250	
	Gandersheim	Kreienzen	10,56	11,35	0,8	0,79	0,79	Kreienzen	0,574	0,136	—	0,654	—	104,73	—	1/198	—	1/144	374,25	0,476	0,814	125	
Kreienzen- Holzminden.	Börssum	Kreienzen	3,20	11,35	8,0	8,15	3,43	—	1,516	1,99	3,455	2,705	72,03	—	1/2942	—	1/140	1/140	—	4,236	3,914	125	
	Kreienzen	Naensen	11,35	12,62	1,3	1,27	1,27	Naensen	0,082	0,071	1,185	0,014	355,06	—	1/93	—	1/80	—	728,82	0,577	0,693	80	
	Naensen	Vorwohle	12,62	14,41	1,8	1,79	—	Vorwohle	0,098	0,454	1,065	0,271	70,51	—	1/660	—	1/250	1/250	799,33	0,767	1,023	160	
	Vorwohle	Stadtolden- dorf	14,41	15,36	1,0	0,95	—	Stadtolden- dorf	0,198	0,096	0,394	0,460	—	3,12	—	1/7916	1/250	1/250	796,21	0,529	0,421	150	
	Stadtolden- dorf	Holzminden	15,36	17,34	2,0	1,98	—	Holzminden	0,745	0,41	—	1,57	—	455,96	—	1/1128 ^{2/3}	—	1/80	340,25	0,859	1,121	150	
	Holzminden	Landesgrenze	17,34	17,632	0,3	0,292	0,292	—	—	0,115	—	0,177	—	18,46	—	1/411	—	1/250	321,79	0,181	0,111	200	
	Kreienzen	Landes- grenze	11,35	17,632	6,3	6,282	1,562	—	1,123	1,146	2,644	2,492	—	51,97	—	1/3143	1/80	1/80	—	2,913	3,369	80	

W i e d e r

Alle Bahnen in der Richtung von Braun- schweig	Braunschweig	Landesgrenze	0,00	2,506	2,5	2,506	2,366	—	0,182	0,374	1,316	0,816	17,9	—	1/3639	—	1/360	1/124	—	1,506	1,00	400
	Braunschweig	Oschersleben	0,00	8,915	9,0	8,987	8,877	—	6,405	1,545	4,37	3,00	43,95	—	1/5274	—	1/400	1/380	—	6,112	2,803	231,48
	Jerxheim	Helmstedt	5,58	8,61	3,0	8,03	—	—	0,643	1,186	1,795	0,049	182,44	—	1/432	—	1/185	1/426 ^{2/3}	—	1,893	1,147	150
	Büddenstedt	Trendelbusch	7,636	8,06	0,5	0,424	—	—	0,090	0,085	0,339	—	52,5	—	1/210	—	1/120	—	—	0,339	0,085	100
	Börssum	Jerxheim	3,20 der Harz- Bahn	5,58 der Mgd. Bahn	3,3	3,13	3,13	—	0,251	1,158	0,893	1,079	—	2,67	—	1/30482	1/400	1/400	—	1,947	1,163	150
	Wolfenbüttel	Harzburg	1,58	6,08	4,5	4,5	—	—	1,82	0,706	3,358	0,436	561,74	—	1/208	—	1/53	1/310	—	2,926	1,574	225
	Börssum	Kreienzen	3,20	11,35	8,0	8,15	3,43	—	1,516	1,990	3,455	2,705	72,03	—	1/2942	—	1/140	1/140	—	4,236	3,914	125
	Kreienzen	Landesgrenze	11,35	17,632	6,3	6,282	1,562	—	1,123	1,146	2,644	2,492	—	51,97	—	1/3143	1/80	1/80	—	2,913	3,369	80
—			—	—	37,1	38,909	19,415	—	12,030	8,190	18,170	10,577	—	—	—	—	1/53	1/80	—	21,862	15,075	80

Niveauverhältnisse.						Brücken und Canäle unter | neben der Bahn				Uebergangswerke.					Wärter- stationen.					Telegraphen.			Eröffnung		Bemer- kungen.	
Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Mittlere Tiefe der Einschnitte.	Maximum		a. von und über 12 Fuss Weite. b. unter 12 Fuss Weite.				Anzahl der Ueber- gänge					Anzahl der			Schlagbäume.	Warnungsfähig.	Anzahl der			des ersten Gleises.		des zweiten Gleises.
in der ungefähren Höhe des natürli- chen Bodens.	in Dämmen über 1 Fuss Höhe.	in Einschnitten über 1 Fuss Tiefe.			der Höhe der Dämme.	der Tiefe der Ein- schnitte.	Anzahl der- selben.	Gesamtwerte. Fuss	Anzahl der- selben.	Gesamtwerte. Fuss	oberhalb der Bahn (Viaducte).	unterhalb der Bahn (Brückenthore).	im Niveau			Weichenwärter.	Bahn- u. Uebergangs- wärter.	Wärterhäuser.			Telegraphen.	draht- leitungen.	elektro- magne- tischen Glockenwerke.			
													Ueberfahrten.	Ueberschriften.	Uebergänge.											
Meil.	Meil.	Meil.	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss																		
0,217	1,356	0,477	5,7	3,8	17	10	{a. 4 b. 31}	387 120 1/2	— 22	— 56 1/2	—	—	26	—	—	—	16	15	52	46	16	3	18	5. Aug. 1856.	25. Nvbr. 1868.	10) Zu den Ein- schnitten sind 2 Tunnel mit 0,029 u. 0,118 Meil. überhpt 0,147 Meilen gerechnet. 11) Durch 2 Tun- nel eine 3. Lei- tung.
0,042	0,30	0,298	4,28	6,1	9	12,5	{a. — b. 9}	— 31	— 15	— 29 1/2	—	—	10	—	—	3	4	6	21	18	5	3	6		8. Jan. 1869.	
0,048	0,516	0,346	19,36	16,3	57	69	{a. 5 b. 4}	267 15	— 8	— 12	—	4	8	1	2	2	7	8	20	11	8	3	8			
0,212	0,79	0,888	12,38	14,53	36	40	{a. 4 b. 18}	86 64	— 17	— 33 1/2	2	4	18	—	—	3	17	19	34	18	20	3	20			
0,082	1,002	0,786	15,48	17	55	40	{a. 6 b. 24}	112 78 1/2	— 19	— 35	1	5	18	—	—	3	17	20	37	18	19	3	20			
0,024	0,45	0,316	18,0	16,3	33	75	{a. 6 b. 6}	198 13	— 8	— 8	—	2	7	—	1	4	7	11	16	9	9	3	10		25. Nvbr. 1868.	
0,625	4,414	3,111	11,87	13,08	57	75	{a. 25 b. 92}	1030 322	— 89	— 174 1/2	3	15	87	1	3	15	68	79	180	120	77	3	82			
—	0,688	0,582 ¹⁰⁾	35,52	25,38	110	120	{a. 8 b. 6}	780 19	2 24	136 62	—	8	8	2	1	2	15	17	22	24	16	211)	19	1. Octbr. 1865.	9. Aug. 1868.	
—	0,748	1,042	18,42	12,79	72,91	42	{a. 2 b. 22}	38 95	1 9	16 20 1/6	3	3	10	—	—	2	16	18	20	20	18	2	19			
—	0,648	0,302	26,88	40,4	95,77	124,1	{a. 6 b. 10}	106 38	— 29	— 54	—	4	5	—	—	2	8	10	10	10	10	2	12			
0,041	0,974	0,965	14,53	9,75	56,8	51,07	{a. 7 b. 22}	132 94	1 29	20 98	1	7	10	—	1	2	18	20	22	22	20	2	20			
0,037	0,199	0,056	4,23	9,3	12,01	15,01	{a. 1 b. 3}	16 10	— 4	— 17	—	1	1	—	—	3	2	5	2	2	4	2	3		18. Mai 1868.	
0,078	3,257	2,947	21,68	16,59	110	124,1	{a. 24 b. 63}	1072 256	4 95	172 251 1/6	4	23	34	2	2	11	59	70	76	78	68	2	73	1. Octbr. 1865.		

h o l u n g.

0,268	1,909	0,329	4,7	6,0	15 1/2	10	{a. 2 b. 17}	32 64 3/6	1 15	15 1/2 20 1/6	—	—	26	—	2	3	13	16	53	12	19	3	18		
0,502	6,912	1,501	5,05	4,87	14	23	{a. 18 b. 104}	588 3/4 435 1/6	9 85	390 1/3 180 1/2	1	—	101	2	8	35	58	92	133	75	78	3	74		
0,262	1,614	1,164	12,06	12,08	48,23	42,53	{a. 9 b. 22}	207 79 2/3	— 55	— 120 3/4	2	9	28	—	2	9	21	28	60	60	29	2	30		
0,050	0,157	0,217	6,48	6,55	17,9	19,4	{a. — b. 4}	— 7	— 2	— 2 1/2	—	—	3	—	—	—	1	1	6	6	1	—	—		
—	2,332	0,798	6,2	6,2	26	30	{a. 3 b. 17}	79 1/3 72 1/2	2 27	62 71	1	—	24	—	—	3	25	29	48	17	32	2	32		
0,437	3,532	0,531	4,81	8,44	12	24	{a. 24 b. 30}	1348 1/4 124 1/4	1 35	24 56 1/2	1	—	69	3	6	17	31	43	114	44	41	2	45		
0,625	4,414	3,111	11,87	13,08	57	75	{a. 25 b. 92}	1030 322	— 89	— 174 1/2	3	15	87	1	3	15	68	79	180	120	77	3	82		
0,078	3,257	2,947	21,68	16,59	110	124,1	{a. 24 b. 63}	1072 256	4 95	172 251 1/6	4	23	34	2	2	11	59	70	76	78	68	2	73		
2,212	24,127	10,598	9,07	11,68	110	124,1	{a. 105 b. 349}	4357 1/3 1361 1/2	17 403	668 3/6 877 1/2	12	47	372	8	23	93	276	368	670	412	345	—	354		

II. Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine.	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.					Schienen.										Schwellen.						
		Stärke unter den				Material.	Länge pro Stück. Fuss	3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss. Meilen	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 3/4" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss. Meilen	5 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss. Meilen	Flachschienen, 4,68 Pfund pro Fuss. Meilen	4 7/8" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,29 Pfd. pro Fuss (Südseilprofil). Meilen		Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen						
		Holzschwellen		Steinwürfeln													St.	St.	Stück	St.			
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss																		
A. Hauptgleise.																							
1. Braunsch.-Magdeburg. Bahn.																							
a. Südwestliches Gleis (hin)																							
0,00—0,03	0,03	12	1	—	—	Kies	17	—	0,03	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—				
0,03—0,15	0,12	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,12	—	1	6	—	—				
0,15—0,16	0,01	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,01	—	1	5	—	—				
0,16—0,17	0,01	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	0,01	—	—	—	—	1	7	—	—				
0,17—0,219; 0,271—0,31	0,088	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	0,088	—	1	7	—	—				
0,219—0,271; 1,081—1,136	0,117	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	0,117	—	1	7	—	—				
1,293—1,303																							
0,31—0,43; 0,86—0,96	0,22	12	1	—	—	"	20	—	—	Ganz eiserner Oberbau (cfr. Anlage)					0,18	—	1	7	—	—			
0,43—0,61	0,18	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	0,31	—	1	7	—	—				
0,61—0,86; 1,17—1,23	0,31	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	0,121	—	1	7	—	—				
0,96—1,081	0,121	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	0,26	—	1	6	—	—				
1,136—1,17	0,034	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	0,034	—	—	—	—	1	7	—	—				
1,23—1,29; 1,33—1,35; 1,36—1,54	0,26	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,023	—	1	7	—	—				
1,29—1,293; 1,32—1,33; 1,35—1,36	0,023	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,017	—	1	7	—	—				
1,303—1,32	0,017	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	0,08	—	1	5	—	—				
1,54—1,56	0,02	12	1	—	—	"	17	—	—	0,02	—	—	—	—	—	1	5	—	—				
1,56—1,64	0,08	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—				
1,64—1,80; 1,92—2,39; 3,12—3,30																							
3,42—4,27; 4,97—5,27; 7,25—7,27	2,03	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	2,03	—	1	7	—	—				
7,65—7,70																							
1,80—1,92; 2,55—2,90; 3,07—3,12	0,82	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,82	—	1	6	—	—				
4,58—4,70; 4,75—4,77; 4,81—4,97																							
2,39—2,55	0,16	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	0,16	—	—	—	—	1	6	—	—				
2,90—2,95; 4,27—4,58	0,36	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	0,36	—	1	7	—	—				
4,70—4,75; 4,77—4,81	0,09	12	1	—	—	Steinschlag	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,09	—	1	6	—	—				
5,27—5,47	0,20	12	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,20	—	1	6	—	—				
5,47—5,50	0,03	12	1	—	—	"	18	—	—	—	—	—	—	0,03	—	1	6	—	—				
5,50—5,59	0,09	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	0,09	—	1	7	—	—				
5,59—5,71; 7,53—7,61; 8,77—8,83	0,28	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	0,28	—	1	7	—	—				
8,84—8,86																							
2,95—3,07; 3,30—3,42; 5,71—6,18	0,89	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	0,89*)	—	1	7	—	—				
7,27—7,41; 7,61—7,65																							
6,18—7,25; 7,41—7,53	1,19	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	1,19	—	1	6	—	—				
7,70—8,77	1,07	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	1,07	—	1	6	—	—				
8,83—8,84; 8,86—8,877	0,027	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,027	—	1	6	—	—				
b. Nordöstliches Gleis (her)																							
0,00—0,03	0,03	12	1	—	—	"	17	—	0,03	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—				
0,03—0,16	0,13	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,13	—	1	6	—	—				
0,16—0,25	0,09	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	0,09	—	1	5	—	—				
0,25—0,31; 0,43—0,77; 0,80—0,86	0,80	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,80	—	1	6	—	—				
1,01—1,35																							
0,31—0,43; 0,86—0,96	0,22	12	1	—	—	"	20	—	—	Ganz eiserner Oberbau (cfr. Anlage)					0,03	—	1	6	—	—			
0,77—0,80	0,03	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	0,05	—	1	7	—	—				
0,96—1,010	0,05	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	0,02	—	1	5	—	—				
1,35—1,37	0,02	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,02	—	1	5	—	—				
1,37—1,55	0,18	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	0,18	—	1	6	—	—				
1,55—1,57	0,02	12	1	—	—	"	16	—	0,02	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—				
*) Stahlschienen.																							

*) Stahlschienen.

am Ende des Jahres 1868.

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																							
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																							
		auf den Stossschwellen									auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen							auf den Steinen als Mittelschwellen				
		St. Platten.	St. Schienenstähle.	St. Einfache Laschen.	St. Winkellaschen.	St. Hakenagel.	St. Schrauben zu Platten und Stählen.	St. Laschenschrauben.	St. Steg mit 1 Loch.	St. Steg mit 2 Loch.	St. Winkellaschen.	Stück. Laschenschrauben.	Stück. Hakenagel.	Stück. Schienenstähle.	Stück. Schrauben.	Stück. Hakenagel.	St. Nagel ohne Köpfe.	Stück. Platten.	St. Steg mit 1 Loch.	St. Steg mit 2 Loch.	St. Winkellaschen.	St. Laschenschrauben.	St. Hakenagel.	St. Stahnschrauben.	
Eichen	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	4	10	—	—	2	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen, Buchen u. Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen, Buchen u. Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	10	—	2	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	
"	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	theils 2	4	—	—	—	—	—	—	theils 4	8—12	—	theils 2	—	—	—	—	—	—	
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	sämmtl.	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	theilweise	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine.	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen.			
		Stärke unter den					Länge pro Stück. Fuss	9" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss.	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 3/4" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss.	5 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss.	Flachschiene, 4,68 Pfund pro Fuss.	4 7/8" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,29 Pfd. pro Fuss (Stadtbahnprofil).		Unter jeder Schienen- länge liegen				
		Holz- schwellen		Stein- würfeln												Stoss- schwellen, 9" b. 9 1/2" lang, 9 1/2" bis 9 1/4" stark.	Mittelschwellen, 8" bis 8 1/2" l., 9 1/2" b. 9 1/2" stark.	Steine als Stoss- schwellen, 2 b. 2 1/4" □, 12 b. 10" stark.	Steine als Mittelschwellen, 3" □, 12 b. 10" stark.	
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															St.
1,57—1,64	0,07	12	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	0,07	—	1	5	—	—		
1,64—3,91	2,27	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	2,27	—	1	7	—	—		
3,91—4,01; 5,62—5,68; 5,69—5,71	0,287	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	0,287	—	1	7	—	—		
7,59—7,61; 7,65—7,67; 8,82—8,887	1,01	12	1	—	—	Steinschlag	22 2/3	—	—	—	—	—	1,01	—	1	7	—	—		
4,01—5,02	1,25	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	1,25	—	1	7	—	—		
5,02—5,07; 6,30—6,90; 7,24—7,37	0,45	12	1	—	—	Steinschl. u. K.	22 2/3	—	—	—	—	—	0,45	—	1	7	—	—		
8,35—8,82	0,09	12	1	—	—	Steinschlag	22 2/3	—	—	—	—	—	0,09	—	1	7	—	—		
5,07—5,52	0,02	12	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	0,02	—	1	6	—	—		
5,52—5,61	0,69	12	1	—	—	Steinschl. u. K.	22 2/3	—	—	—	—	—	0,69	—	1	7	—	—		
5,61—5,62; 5,68—5,69	1,14	12	1	—	—	Steinschlag	19 3/4	—	—	1,14	—	—	—	—	1	7	—	—		
5,71—6,30; 6,90—7,00	0,03	12	1	—	—	Kies	22 2/3	—	—	—	—	—	0,03*)	—	1	7	—	—		
7,00—7,24; 7,37—7,59; 7,67—8,35	0,01	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	0,01	—	1	7	—	—		
7,61—7,64	0,02	14	1	—	—	Kies	16	0,02	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—		
7,64—7,65	0,04	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0,04	—	1	5	—	—		
2. Braunschweig-Harzburger Bahn	0,558	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0,558	—	1	6	—	—		
1,58—1,60	0,012	14	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	0,012	—	1	7	—	—		
1,60—1,64	0,853	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0,853	—	1	6	—	—		
1,64—1,641; 1,653—1,86; 2,95—3,15	0,201	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,201	—	1	7	—	—		
4,00—4,15	0,116	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,116	—	1	7	—	—		
1,641—1,653	0,016	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,016	—	1	7	—	—		
1,86—2,264; 2,337—2,45; 2,46—2,54	0,10	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0,10	—	1	6	—	—		
2,264—2,311; 2,54—2,694	0,73	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0,73	—	1	6	—	—		
2,311—2,337; 3,15—3,17; 4,91—4,98	0,07	14	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,07	—	1	7	—	—		
2,45—2,46; 5,014—5,02	0,01	14	1	—	—	Okerbrücke	19 3/4	—	—	—	—	—	0,01	—	1	5	—	—		
3,17—3,27	0,68	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,68	—	1	7	—	—		
3,27—4,00	0,02	12	1	—	—	"	22 5/8	—	—	—	—	—	0,02	—	1	7	—	—		
4,15—4,22	0,084	12	1	—	—	Okerbrücke	22 5/8	—	—	—	—	—	0,084	—	1	7	—	—		
4,22—4,23	0,98	12	1	—	—	"	17	0,084	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—		
4,23—4,24	0,98	12	1	—	—	Schlacken u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	0,98	—	1	7	—	—		
4,24—4,89; 4,99—5,01; 5,02—5,03	0,03	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0,03	—	1	6	—	—		
4,89—4,91	0,29	14	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	0,29	—	1	7	—	—		
4,98—4,99; 5,01—5,014; 6,01—6,08	1,966	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	1,966	—	1	6	—	—		
5,03—6,01	0,08	14	1	—	—	"	17	0,08	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—		
3. Braunsch.-Hannoversche Bahn.	0,03	14	1	—	—	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	0,03	—	1	6	—	—		
a. Südl. Gleis (hin)	0,29	14	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	0,29	—	1	7	—	—		
0,46—1,85; 1,93—2,506	1,966	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	1,966	—	1	6	—	—		
1,85—1,93	0,08	14	1	—	—	"	17	0,08	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—		
b. Nördliches Gleis (her).	0,03	14	1	—	—	"	17	0,03	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—		
0,00—0,03	0,11	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0,11	—	1	6	—	—		
0,03—0,14	0,938	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0,938	—	1	6	—	—		
0,14—0,17; 0,29—0,295; 0,597—1,50	0,12	14	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	0,12	—	1	6	—	—		
0,17—0,29	0,302	14	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	0,302	—	1	7	—	—		
0,295—0,597	1,006	14	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	1,006	—	1	6	—	—		
1,50—2,506						"	19 3/4	—	—	—	—	—		—						
*) Stahlschienen.																				

*) Stahlschienen.

am Ende des Jahres 1868 (Fortsetzung).

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																							
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																							
		auf den Stossschwellen										auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen						auf den Steinen als Mittelschwellen				
		Platten. St.	Schienenstühle. St.	Einfache Laschen. St.	Winkellaschen. St.	Haken nagel. St.	Schrauben zu Platten und Stühlen. St.	Laschenschrauben. St.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. Stück.	Laschenschrauben. St.	Haken nagel. Stück.	Schienenstühle. Stück.	Schrauben. Stück.	Haken nagel. Stück.	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Haken nagel. St.	Steinschrauben. St.	
Eichen	theilweise	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	sämntl.	—	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	—	2	—	2	4	—	—	—	—	7	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	sämntl.	1	—	2	—	4	—	3	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	4	—	3	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	2	—	—	2	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	2	—	2	—	—	—	—	—	
Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	2	—	2	—	—	—	—	
"	sämntl.	1	—	2	—	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	2	—	—	2	—	—	—	—	
Eichen und Buchen	theilweise	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	theils 12	theils 12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	theils 12	theils 12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen			
		Stärke unter den					Länge pro Stück. Fuss Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen.				
		Holzschwellen		Steinwürfeln												St.	St.	Stück	St.	
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															
4. Braunschweigische Südbahn. a. Erstes Gleis. 3,20—11,35 b. Zweites Gleis (rechts). 3,20—5,23 5,23—5,31; 5,85—5,89; 10,56—10,592 11,28—11,35 5,31—5,85; 10,592—11,28 5. Schöninger Bahn. 5,58—8,61 6. Trendelbusch-Bahn. 7,636—7,638 7,638—8,06 7. Holzmindener Bahn. a. Erstes Gleis. 11,35—11,373 11,373—11,435 11,435—11,441 11,441—11,525 11,574—11,685 11,820—11,956 11,979—12,020 12,071—12,129 12,244—12,310 11,525—11,574 11,685—11,820 11,956—11,979 12,020—12,039 12,310—12,326 12,039—12,041 12,043—12,057 12,151—12,161 12,190—12,216 12,041—12,043 12,057—12,071 12,161—12,190 12,129—12,130 12,130—12,151 12,216—12,228 12,228—12,235 12,235—12,244	8,15 2,03 0,222 1,228 3,03 0,002 0,422 0,023 0,062 0,006 0,084 0,111 0,136 0,041 0,058 0,066 0,049 0,135 0,023 0,019 0,016 0,002 0,014 0,010 0,026 0,002 0,014 0,029 0,001 0,021 0,012 0,007 0,009	12 12 12 12 12 12 12 14																		

am Ende des Jahres 1868 (Fortsetzung).

[illegible]

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine	Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen			
		Stärke unter den					Länge pro Stück. Fuss	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen.			
		Holzschwellen		Steinwürfeln													St.	St.	Stück	St.
		Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															
								3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss.	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 3/4" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss.	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,6 Pfund pro Fuss.	6 1/4" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss.	Flaschenienen, 4,68 Pfund pro Fuss.	4 3/4" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,39 Pfd. pro Fuss (Stäbaprofil).		Stosschwellen, 9' b. 9 1/2" lang, 5/8 b. 5/4" stark.	Mittelschwellen, 8' bis 8 1/2" l., 5/10" b. 5/8" stark.	Steine als Stossschwel- len, 2 b. 2 1/2" □, 12 b. 15" stark.	Steine als Mittelschwel- len, 2' □, 12 b. 15" stark.	
12,326—13,446	1,120	13 1/4	1 1/2	—	—	Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	1,120	—	—	—	—	
13,446—14,375	0,929	—	—	—	—	zerschlagene Kalksteine	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,929	—	—	—	—	
14,375—14,424	0,049	—	—	—	—	Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,049	—	—	—	—	
14,424—15,329	0,905	15 1/2	1 1/2	—	—	in den Einschnitten zerschlagene Sandsteine.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,905	—	2	6	—	
15,329—15,411	0,082	16 1/2	1 1/6	—	—	auf den Dämmen Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,082	—	1	7	—	
15,411—15,702	0,291	—	—	—	—	zerschlagene Sandsteine.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,291	—	—	—	—	
15,702—15,843	0,141	—	—	—	—	Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,141	—	—	—	—	
15,843—15,910	0,067	—	—	15 1/2	1 1/2	„	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,067	—	schwebende	Stösse.	8	
15,91—15,97	0,060	—	—	15 1/2	1 1/2	„	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,060	—	1	—	7	
15,97—17,632	1,662	15 1/2	1 1/2	—	—	in den Einschnitten	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	1,662	—	2	6	—	
		16 1/2	1 1/6	—	—	auf den Dämmen	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—		—	1	7	—	
b. Zweites Gleis (rechts).																				
11,35—11,38	0,030	14	1 1/4	—	—	Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,030	—	1	7	—	
11,38—11,434; 11,44—12,50	1,114	—	—	—	—	eiserner Oberbau	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	1,114	—	—	—	—	
11,434—11,44	0,006	—	—	—	—	eiserne	22 5/8	—	Brücke	—	—	—	—	—	0,006	—	—	—	—	
12,50—12,62	0,120	14	1 1/4	—	—	Steinschl. u. K.	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,120	—	1	7	—	
17,34—17,632	0,292	15 1/2	1 1/2	—	—	„	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	0,292	—	1	7	—	
8. Börssum-Jérxheimer Bahn.																				
3,20 der Harzbahn bis 5,58 der Magdeburger Bahn)	6,26	15 1/4	1 1/2	—	—	in den Einschnitten	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—	6,26	—	2	6	—	
Doppelgleis	16	1 1/4	—	—	—	auf den Dämmen	22 5/8	—	—	—	—	—	—	—		—	1	7	—	
B. Nebengleise.																				
Bahnhof Braunsch. nebst den Gleisen nach den Privatanlagen = 0,412 Meilen.	Nro. 0—0,17	3,454	12	1	—	—	Kies	—	0,249	1,318	0,246	0,127	—	0,023	1,476	—	und 0,015 Meilen aus guss- eisernen Winkel- platten.			
„ Wolfenbüttel nebst d. Gleisen der Zucker- fabrik Wendessen = 0,034 Meilen und der Ravensberger Spinne- rei = 0,054 Meilen sowie der Dreyer u. Röhrig'schen Gleise = 0,024 Meilen.	1,44—1,67	0,947	12	1	—	—	„	—	—	0,661	—	—	—	—	0,286	—	—	—	—	
Bahnh. Schöppenstedt nebst den Gleisen der Zuckerfabrik daselbst = 0,019 Meilen und bei	3,91—4,01	0,207	12	1	—	—	„	—	—	0,207	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

und 0,015
Meilen aus guss-
eisernen Winkel-
platten.

am Ende des Jahres 1868. (Fortsetzung.)

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																					
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																					
		auf den Stossschwellen								auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen						auf den Steinen als Mittelschwellen				
		Platten. St.	Schienensthl. St.	Einfache Laschen. St.	Winkellaschen. St.	Hakennagel. St.	Schrauben an Platten und Stühlen. St.	Laschenschrauben. St.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen St.	Laschenschrauben. Stück.	Hakennagel. Stück.	Schienensthl. Stück.	Schrauben. Stück.	Hakennagel. Stück.	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Hakennagel. St.	Stahnschrauben. St.
Eichen	theilweise	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
”	sämmtl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
”	”	in der Curve																					
Eichen	theilweise	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	—	2	—	—
—	—	in der geraden Linie																					
Eichen	ungetränkt	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	2	—	—
Eichen	theilweise	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
”	ungetränkt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sandsteinquader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sandsteinquader u. Eichen	ungetränkt	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	20
—	—	in der Curve																					
Eichen	theilweise	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	—	2	—	—
—	—	in der geraden Linie																					
—	—	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	2	—	—
Eichen	ungetränkt	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	ungetränkt	—	—	—	2	—	—	4	—	—	—	—	6	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
”	”	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	4	10	—	—	—	—	—	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Tannen	sämmtlich	in der Curve																					
—	—	—	—	—	2	2	3	4	1	1	—	—	—	—	4	8	—	—	—	—	2	—	—
—	—	in der geraden Linie																					
Eichen und Tannen	sämmtlich	—	—	—	2	—	3	4	1	1	—	—	—	—	4	10	—	—	—	—	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Beschreibung des Oberbaues

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine.		Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
			Stärke unter den					Länge pro Stück. Fuss	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
			Holzschwellen		Steinwürfeln													St.	St.	Stück	St.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
			Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Watenstedt = 0,039 Meilen sowie der Spiritusfabrik in Schöppenstedt = 0,015 Meilen.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						

ganz eiserner Oberbau
aus gusseis. Winkelplatten.

Construction des ganz eisernen Oberbaues auf den Bahnstrecken








	Endpunkte der Gleis- strecken nach den Meilensteinen		Länge der Gleis- strecken. Meilen	Bettung.			Schienen.							
				Breite. Fuss	Tiefe. Fuss	Material.	Länge pro Stück. Fuss	Höhe. Zoll	Stärke			Gewicht pro lfd. Fuss. Pfund	Form.	Material.
	von Nro.	bis Nro.							im Stege. Zoll	im Fusse. Zoll	im Kopfe. Zoll			
I. Braunschweig-Wolfenbüttel.														
Oestliches Gleis	0,31	0,43	0,12	12	1	Kies	20	3 ³ / ₈	1 ¹ / ₂	—	—	10,6	—	—
	0,86	0,96	0,10	12	1	Kies	20	3 ¹⁵ / ₁₆	5 ⁵ / ₈	—	—	12,01	—	—
Westliches Gleis	0,31	0,43	0,12	12	1	Kies	20	3 ³ / ₈	1 ¹ / ₂	—	—	10,6	—	—
	0,86	0,96	0,10	12	1	Kies	20	3 ¹⁵ / ₁₆	5 ⁵ / ₈	—	—	12,01	—	—
II. Kreiensen-Naensen.														
Nördliches Gleis	11,38	11,434	0,054	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	11,44	12,50	1,060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			1,114	13	2	Zerschl. Steine und Kies, je zur Hälfte.	19,8	2 ¹ / ₄	2 ² / ₃	1 ³ / ₈	2 ¹ / ₂	10		Bessemer Stahl.

Tabelle II.

zwischen Braunschweig-Wolfenbüttel und Kreiensen-Naensen.

W i n k e l.						An jeder Schiene befinden sich Querverbindungen.						An jedem Paar Längenwinkel befinden sich Befestigungsmittel.							
Anzahl.	Länge. Fuss	Höhe. Zoll	Stärke. Zoll	Gewicht pro lfd. Fuss. Pfd.	Form.	Anzahl.	Form.	Länge.	Höhe. Zoll	Stärke. Zoll	Gewicht pro Stück. Pfd.	Laschen- platten. Stück.	Schrauben mit Muttern			Schrauben mit Keil- befestigung	Niete. Stück.	Futter- stücke. Stück.	
													für die Laschen- platten. Stück.	für die Schienen. Stück.	für die Querver- bindungen. Stück.				
2	20	6½	9/16	15,3	—	4		6' 7"	5	3/8	75,6	1	8	14	—	—	16	—	
2	20	6¾	3/8	12,42	—	4		5' 1⅓"	1⅓/16	5/16	35,2	1	8	16	16	—	—	4	
2	20	5½	½	13	—	7		4' 11⅓"	3¼	½	22,7	1	8	14	—	—	14	7	
2	20	6¾	3/8	12,42	—	4		5' 1⅓"	1⅓/16	5/16	35,2	1	8	16	16	—	—	4	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	19,8	5⅞	5/12	11,46		4		5' ½"	4⅞	5/12	40	1	8	—	8	7	—	—	

III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.	
	selbstthätige				älteres System								Stück.	Flächen- inhalt.
	2spurige Stück.	englische						2spurige St.	3spurige St.					
		je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Locke St.										
Braunschweig	150	—	—	—	—	1	—	4	$\left\{ \begin{array}{l} 32 \\ 37\frac{1}{4} \\ 38\frac{1}{2} \\ 28 \end{array} \right.$	4	2	1 390	1	$\left\{ \begin{array}{l} 51\,696^1 \\ 14\,382^2 \\ 4\,480^3 \\ 7\,136^2 \\ 1\,520^2 \\ 1\,617^3 \end{array} \right.$
Den Privatanlagen gehörig	7	—	—	—	—	—	—	3	$\left\{ \begin{array}{l} 25\frac{3}{4} \\ 16\frac{1}{2} \\ 27\frac{1}{2} \\ 26 \\ 23 \\ 28 \\ 30 \end{array} \right.$	1	—	—	—	—
Wolfenbüttel	63	—	—	—	—	—	—	1 1	$\left\{ \begin{array}{l} 26\frac{1}{2} \\ 37\frac{1}{2} \end{array} \right.$	—	1	1 194	1	$\left\{ \begin{array}{l} 4\,531^2 \\ 2\,024^3 \\ 1\,792^1 \\ 840^2 \end{array} \right.$
Der Ravensberger Spinnerei da- selbst gehörig	2	—	—	—	—	—	—	1	$27\frac{2}{3}$	—	—	—	—	—
Der Zuckerfabrik Wendessen gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dettum	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 219 ¹
Schöppenstedt	14	—	—	—	—	—	—	1	$26\frac{1}{2}$	—	1	568 400	1	2 248 ²
Den Fabriken das. gehörig .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Watenstedt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 411 ¹
Der Zuckerfabrik das. gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jerxheim	53	28	—	—	1	—	—	1	38	—	1	800 420	1	$\left\{ \begin{array}{l} 2\,248^2 \\ 255^1 \end{array} \right.$
Der Zuckerfabrik das. gehörig	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Latus	296	28	—	—	1	1	—	18	—	5	5	4 772	9	$\left\{ \begin{array}{l} 56\,373^1 \\ 32\,905^2 \\ 8\,121^3 \end{array} \right.$

Haltestellen am Ende des Jahres 1868.

[illegible]

Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.			
	selbstthätige			älteres System				Durch- messer.	Stück.				Stück.	lfd. Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt.
	2spurige	englische														
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	2spurige St.										
Transport . . .	296	28	—	—	1	1	—	18	—	5	5	4 772	9 {	56 373 ¹ 32 905 ² 8 121 ³		
Gunsleben	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 120 ¹		
Wegersleben	14	—	—	—	—	—	—	1	27	—	1	490 400	1	3 284 ²		
Oschersleben	40	—	—	—	—	—	—	1	38½	—	2	1 104 610	1* {	792 ¹ 9 344 ² 174 ³		
Gr. Gleidingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	280 ¹		
Vechelde	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	632	1 {	1 296 ² 1 848 ³		
Hedwigsburg	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	320	1	1 152 ¹		
Der Zuckerfabrik das. gehörig	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Börssum	44	8	4	8	—	—	—	1	38½	—	1	1 760 1 032 360 244	1 {	2 569 ² 1 993 ³		
Mattierzoll	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	437 437	—	—		
Schladen	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	630	1 {	2 444 ² 1 522 ¹		
Latus	432	36	4	8	1	1	—	21	—	5	12	13 228	16 { 1* {	60 427 ¹ 42 498 ² 11 962 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³		

Haltestellen am Ende des Jahres 1868 (Fortsetzung).

Neben- gebäude.		Güter- schuppen.		Maschinen- häuser.		Wasser- stationen.		Cokes- schuppen.		Wagen- schuppen.		Reparatur- Werkstätten.		Brücken- waagen.	Elektrische Telegraphen- Apparate.		Bemerkun- gen.
Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Stück.	System der Apparate.	
33 {	16 605 ¹ 8 888 ²	7 { 1	92 561 ¹ 5 970 ² am Stations- gebäude	4 {	84 368 ¹ 9 042 ²	5 { 2	300 ¹ 4 970 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	5 {	1 120 ¹ 7 258 ²	4	66 150 ¹	14 {	101 629 ¹ 10 291 ² 4 164 ³	4	18	Morse	und 5 Magnet- zeigerapparate.
1	88 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 1 1 1 1	2 494 ² 3 550 ¹ 270 ¹ 248 ¹ 138 ¹	1	2 160 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse	
1 1 1 1* 1* 1* 1 1	5 250 ² 297 ¹ 297 ¹ 3 432 ¹ 798 ¹ 480 ¹ 84 ¹ 310 ¹	1 {	1 900 ¹ 1 320 ²	1	8 202 ¹	1	im Maschi- nenhause enthalten	—	—	—	—	—	—	1	2	„	*Gemeinschaft- liches Eigen- thum mit der Magdeburg- Halberstädter Eisenbahn- gesellschaft.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 1 1	216 ¹ 234 ¹ 1 350 ¹	1	2 910 ¹	—	—	1 {	392 ² 648 ¹	—	—	—	—	—	—	—	2*	Morse	*Ein Apparat für die Glockenleitung.
1 —	236 ¹ —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
1 { 1 1 1* 1**	90 ³ 1 480 ¹ 264 ¹ 345 ¹ 3 460 ² 1 195 ¹	1	1 120 ¹	1	7 646 ¹	1 { 1	613 ² 345 ² 231 ¹	1	1 293 ¹	1	1 600 ¹	—	—	—	4*	Morse	*Ausserdem 2 Magnetzeiger- apparate für den Bahnhofsdiens. Einer derselben ist beim Wärter 1 der Stdbahn eingeschaltet.
1 { 1 1	408 ² 682 ¹ 198 ¹ 144 ¹	1 {	975 ² 2 142 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	„	** liegen in Sta- tion 3,02—3,03.
1 1 1 1	264 ¹ 1 264 ¹ 768 ¹ 1 350 ¹	1	1 056 ¹	—	—	—	—	—	—	1	1 040 ¹	—	—	—	1	„	
60 { 3*	31 877 ¹ 20 500 ² 90 ³ 4 710 ¹	13 { 1	103 849 ¹ 8 265 ² am Stations- gebäude	6 {	100 216 ¹ 9 042 ²	8 { 3	1 179 ¹ 6 320 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	6 {	2 413 ¹ 7 258 ²	6	68 790 ¹	14 {	101 629 ¹ 10 291 ² 4 164 ³	5	30	Morse	und 7 Magnet- zeigerapparate.

Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		
	selbstthätige				älteres System								Stück.	Durch- messer.	Stück.	Flächen- inhalt.
	2spurige	englische						Stück.	Fuss.						
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	2spurige St.	3spurige St.								
Transport	432	36	4	8	1	1	—	21	—	5	12	13 228	16 { 1*	60 427 ¹ 42 498 ² 11 962 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³	
Vienenburg	23	—	—	—	—	—	—	1	38	—	—	740 484	1	4 015 ²	
Harzburg	20	—	—	—	1	—	—	2 {	40	—	1	2 516	1 { 1	2 130 ² 265 ¹ 3 600 ¹	
Bei der Mathildenhütte . . .	4	—	—	—	—	—	—		22½						
Gielde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240	1	1 155 ¹	
Salzgitter	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 171 592	1 {	3 767 ² 356 ³	
Ringelheim	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	362	1	1 080 ¹	
Lutter a. Bbge.	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	372 800	1	3 088 ²	
Neukrug	4***	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	208	1	496 ¹	
Seesen	16	—	—	—	—	—	—	1	38½	—	1	1 080 810 264	1 {	3 047 ² 1 589 ³	
Ildehausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	507 ¹	
Gandersheim	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	714 690	1	5 142 ²	
Kreiensen	40 1****	—	—	—	—	—	—	1	38½	—	1	890 954	1****	5 290 ¹	
Latus	586 1****	36	4	8	2	1	—	26	—	5	18	26 115	27 { 1* 1****	67 530 ¹ 63 687 ² 13 907 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³ 5 290 ¹	

Haltestellen am Ende des Jahres 1868 (Fortsetzung).

Neben- gebäude.		Güter- schuppen.		Maschinen- häuser.		Wasser- stationen.		Cokes- schuppen.		Wagen- schuppen.		Reparatur- Werkstätten.		Brücken- waagen.	Elektrische Telegraphen- Apparate.		Bemerkun- gen.
Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.		Stück.	System der Apparate.	
60 3*	31 877 ¹ 20 500 ² 90 ³ 4 710 ¹	13 1	103 849 ¹ 8 265 ² am Stations- gebäude	6	100 216 ¹ 9 042 ²	8 3	1 179 ¹ 6 320 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	6	2 413 ¹ 7 258 ²	6	68 790 ¹	14	101 629 ¹ 10 291 ² 4 164 ³	5	30	Morse	und 7 Magnet- zeigerapparaten
1 1 1 1 1	2 438 ² 1 002 ¹ 65 ¹ 181 ¹ 194 ¹	1	3 372 ¹	1	5 535 ¹	1	24 ¹ 792 ²	1	1 440 ¹	—	—	—	—	—	*3	„	Eine der selbstthätigen Weichen gehört zur Goslar- Vienenburger Bahn.
1 1 1 1 1 1 1 1	1 620 ² 100 ¹ 448 ¹ 768 ¹ 3 024 ¹ 400 ¹ 120 ¹ 25 ¹	1 1	1 440 ¹ im Hause für d. Aufseher enthalten	—	—	—	—	—	—	1	1 995 ¹	—	—	1	1	„	*Der in die Linie nach Gos- lar eingeschal- tete Apparat ist Eigenthum Preussens; der nach Halber- stadt arbeitende gehört der Magdeburg- Halberstädter Eisenbahn- verwaltung.
1	362 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 1 1	1 268 ² 890 ¹ 270 ¹	1 1	1 192 ¹ 3 040 ¹	—	—	1	966 ²	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse	
1	180 ¹	1	2 775 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	„	
1 1	1 872 ¹ 504 ¹	1	2 000 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	„	
1	236 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*** 2 gehören der Hüttengesell- schaft Neu-Mansfeld.
1 1 1	267 ¹ 854 ² 272 ³ 160 ¹	1	4 200 ²	—	—	1	528 ² 396 ¹	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse	**** Mit Preus- sen gemein- schaftlich.
1	142 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*Auf den Ein- u. Ausgängen der beiden Tunnel zwischen Krei- ensen u. Naen- sen ist je 1 Mag- netzeigerapparat nebst Wecker aufgestellt. Es befinden sich mithin im Gan- zen 4 Magnet- zeiger und 4 Wecker in den Tunnelleitungen
1 1 1 1 1	882 ¹ 160 ¹	1	1 120 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse	
1 1 1 1 1	3 141 ¹ provisor. Postgebäude 192 ¹ 418 ¹ 414 ¹	1	1 120 ¹	1	10 609 ¹	1	770 ²	1 1	2 500 ¹ 1 881 ¹	1	1 600 ¹ provisorisch	1	im Maschi- nenhause enthalten	—	2	„ *	
90 3* 1****	47 876 ¹ 26 680 ² 362 ³ 4 710 ¹ 418 ¹	22 1 1	119 908 ¹ 12 465 ² am Stations- gebäude. im Hause für d. Aufseher enthalten	8	116 360 ¹ 9 042 ²	12 3	1 599 ¹ 9 376 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	9	8 234 ¹ 7 258 ²	8	72 385 ¹	14 1	101 629 ¹ 10 291 ² 4 164 ³ im Maschi- nenhause enthalten	7	46	Morse	und 11 Magnet- zeigerapparate, darunter 4 Stück mit Wecker.

Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen							Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.	
	selbstthätige				älteres System								Stück.	Flächen- inhalt.
	2spurige	englische						Stück.	Fuss.					
		Stück.	je 4 mit 4 Böcken St.	je 4 mit 2 Böcken St.	je 4 mit 1 Bocke St.	2spurige St.	3spurige St.								4spurige St.	Stück.	Fuss.
Transport	586 1****	36	4	8	2	1	—			26	—	5	18	26 115	27 { 1* 1****	67 530^{1} 63 687^{2} 13 907^{3} 792^{1} 9 344^{2} 174^{3} 5 290^{1}
Naensen	6	—	—	—	—	—	—	1	29	—	1	384 384 274	1	3 130 ²
Vorwohle	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	276 235 155	1	2 202 ²
Stadtoldendorf	9	—	—	—	—	—	—	1	29	—	1	720 480 402	1	4 400 ²
Holzminden	46	—	—	—	—	—	—	1	39	—	1	640 640 634	1 {	3 240 ² 2 792 ³
Söllingen	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	352	1 1	1 200 ¹ 960 ¹
Schöningen	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	424	1 {	3 818 ² 941 ³
Büddenstedt	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	303	1	1 740 ¹
Zur Trendelbuschbahn gehörig	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Helmstedt	12	—	—	—	—	—	—	1	35 ⁵ / ₁₂	—	1	400	1 {	3 250 ² 2 400 ³
Summa	694 1****	36	4	8	2	1	—	30	—	5	27	32 818	36 { 1* 1****	71 430 ¹ 83 727 ² 20 040 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³ 5 290 ¹

Haltestellen am Ende des Jahres 1868 (Fortsetzung).

Neben- gebäude.		Güter- schuppen.		Maschinen- häuser.		Wasser- stationen.		Cokes- schuppen.		Wagen- schuppen.		Reparatur- werkstätten.		Brücken- waagen.	Elektrische Telegraphen- Apparate.		Bemerkun- gen.
Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.		Stück.	System der Apparate.	
90 { 3* 1****	47 876 ¹ 26 680 ² 362 ³ 4 710 ¹ 418 ¹	22 { 1 1	119 908 ¹ 12 465 ² am Stations- gebäude. im Hause für d. Aufseher enthalten	8 {	116 360 ¹ 9 042 ²	12 { 3	1 599 ¹ 9 376 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	9 {	8 234 ¹ 7 258 ²	8	72 385 ¹	14 { 1	101 629 ¹ 10 291 ² 4 164 ³ im Maschi- nenhause enthalten	7	46	Morse	und 11 Magnet- zeigerapparate, darunter 4 Stück mit Wecker
1 1	830 ¹ 160 ¹	1	986 ¹	—	—	1	826 ²	—	—	—	—	—	—	—	1	" *	* Auf den Ein- und Ausgängen der beiden Tun- nel zwischen Kreien und Naensen ist je 1 Magnetzeiger- apparat nebst Wecker auf- gestellt. Es be- finden sich mit- hin im Ganzen 4 Magnetzeiger und 4 Wecker in den Tunnel- leitungen.
1 1	370 ¹ 30 ¹	1 {	886 ² 905 ¹	—	—	—	—	1	300 ¹	—	—	—	—	—	1	"	
1	1 194 ¹	1	3 192 ¹	—	—	1 {	858 ² 125 ¹	—	—	—	—	—	—	1	1	"	
1 1 1 1 1	1 077 ¹ 124 ¹ 954 ¹ 1 440 ¹ 2 200 ²	1 {	2 880 ¹ 820 ²	1 {	17 079 ¹ 1 576 ²	1	im Maschi- nenhause enthalten	1 1	1 799 ¹ 880 ¹	1	3 904 ¹	1	im Maschi- nenhause enthalten	1	3*	"	* Ein Apparat für die Glocken- leitung nach Hörter
1 1 1 1	106 ¹ 288 ¹ 240 ¹ 55 ¹	1	1 600 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 { 1 1	561 ² 594 ¹ 128 ¹ 76 ¹	1 {	4 763 ¹ 1 350 ²	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Morse	
1 1 1 1 1	106 ¹ 291 ¹ 2 417 ² 1 176 ¹ 31 ¹	1	1 600 ¹	—	—	1	333 ²	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 { 1 1 1 1	676 ² 1 028 ¹ 23 ¹ 144 ¹ 90 ¹ 462 ¹	1	3 567 ¹	1	5 678 ¹	1 {	1 254 ² 870 ¹	1	1 464 ¹ (in der Was- serstation)	1	1 440 ¹	—	—	—	1	Morse	
117 { 3* 1****	58 893 ¹ 32 534 ² 362 ³ 4 710 ¹ 418 ¹	30 { 1 1	139 401 ¹ 15 521 ² am Stations- gebäude im Hause für d. Aufseher enthalten	10 {	139 117 ¹ 10 618 ²	16 { 4	2 594 ¹ 12 647 ² in den Ma- schinen- häusern enthalten	13 {	12 677 ¹ 7 258 ²	10	77 729 ¹	14 { 2	101 629 ¹ 10 291 ² 4 164 ³ in den Ma- schinen- häusern ent- halten	10	54	Morse	und 11 Magnet- zeigerapparate, darunter 4 Stück mit Wecker.

IV. Bestand der Locomotiven und

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.	Kolben- hub.	Durch- messer der Trieb- räder.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro " " engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant.		Ankaufs- preis.	Trans- port- kosten
		Zoll engl.	Fuss engl.	Fuss engl.		Pfd. engl.	gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	N a m e .	W o h n o r t .	Thaler.	Thaler.
									Zollcentner.					
1	Dart	13	1 1/2	5	fest 5/6	70	1	2	293	323	Forester	Liverpool	11 870	870
2	Hackelberg . .	13	1 1/2	5 1/2	" 5/6	70	1	2	297	327	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
3	Braunschweig	10 1/2	1 1/2	4	veränderl.	70	1	2	226	251	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	10 700	—
4	Wildemann . .	15	2	4 3/4	"	80	3	—	382	422	Stephenson	New-Castle	11 600	900
5	Crodo	15	2	4 3/4	"	80	3	—	399	439	Derselbe	Daselbst	11 600	1070
6	Hercynia . . .	14	1 5/6	5 1/2	"	80	2	1	381	421	Derselbe	Daselbst	11 000	830
7	Blankenburg .	13	1 1/2	5 1/2	fest 7/8	70	1	2	265	295	Forester	Liverpool	5 800	920
8	Wolfenbüttel .	14	1 5/6	5 1/2	veränderl.	80	2	1	393	433	Stephenson	New-Castle	10 640	900
9	Brocken . . .	15	2	4 3/4	"	80	3	—	400	440	Derselbe	Daselbst	11 350	900
10	Germania . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	428	468	Egestorff	Hannover	12 300	20
11	Concordia . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	426	466	Derselbe	Daselbst	12 300	20
12	Hannover . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
13	Cöln	15	2	4 3/4	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
14	Berlin	15	2	5 1/2	"	85	2	1	452	502	Derselbe	Daselbst	12 300	20
15	Bremen	15	2	5 1/2	"	85	2	1	447	494	Derselbe	Daselbst	12 300	20
16	Hamburg . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	443	491	Derselbe	Daselbst	12 127	41
17	Dresden	15	2	5 1/2	"	85	2	1	469	519	Derselbe	Daselbst	12 470	33
18	Leipzig	15	2	5 1/2	"	100	2	1	461	511	Derselbe	Daselbst	12 450	33
19	London	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	523	Derselbe	Daselbst	11 998	17
20	Paris	15	1 5/6	6	"	100	1	2	470	523	Derselbe	Daselbst	11 998	17
21	Elbe	15	2	4 3/4	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	12 153	33
22	Rhein	15	2	4 3/4	"	100	2	1	472	525	Derselbe	Daselbst	12 147	33
23	Weser	16	2	4 3/4	"	100	2	1	468	528	Derselbe	Daselbst	12 429	17
24	Oker	16	2	4 3/4	"	100	2	1	466	521	Derselbe	Daselbst	12 427	17
25	Leine	16	2	4 3/4	"	100	2	1	472	528	Derselbe	Daselbst	12 427	17
26	Amsberg	15	1 5/6	6	"	100	1	2	473	526	Derselbe	Daselbst	12 015	17
27	Gandersheim .	15	1 5/6	6	"	100	1	2	463	513	Derselbe	Daselbst	11 956	17
28	Seesen	15	1 5/6	6	"	100	1	2	479	531	Derselbe	Daselbst	11 935	17
29	Solling	16	2	4 3/4	"	100	2	1	471	533	Derselbe	Daselbst	12 510	17
30	Elm	15	2	5 1/2	"	100	2	1	472	527	Derselbe	Daselbst	13 011	—
31	Schöningen . .	16	2	4 3/4	"	100	2	1	477	529	Derselbe	Daselbst	13 021	34
32	Radau	16	2	5 1/2	"	100	2	1	476	531	Derselbe	Daselbst	13 014	17
33	Helmstedt . .	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	12 918	25
34	Ilse	15	1 5/6	6	"	100	1	2	476	531	Derselbe	Daselbst	12 613	17
35	Asse	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 799	17
36	Cassel	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 783	17
37	Holzminden . .	16	2	5 1/2	"	100	2	1	491	546	Derselbe	Daselbst	14 930	17
38	Oels	16	2	5 1/2	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	15 136	17
39	Bode	16	2	4 3/4	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	14 870	17
40	Elfenstein . .	15	2	5 1/2	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
41	Hils	16	2	4 3/4	"	100	2	1	470	532	Derselbe	Daselbst	14 871	17
42	Gaus	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	14 857	17
43	Frankfurt . . .	15	2	5 1/2	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
44	Lessing	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	13 919	17
45	Roswitha . . .	15	1 5/6	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
46	Bruno	17	2	4 3/4	"	100	3	—	745	820	Derselbe	Daselbst	22 005	17
47	Welf	15	1 5/6	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
48	Autor	16	2	4 3/4	"	100	2	1	533	600	Derselbe	Daselbst	14 552	17
49	Göttingen . . .	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 462	17
50	Lüneburg . . .	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 445	17
51	Dankwart . . .	18	2 1/5	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
52	Eberstein . . .	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
53	Stadtoldendorf	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
54	Hansa	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
55	Brabant	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
56	Sölter	17	2	4 3/4	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	15 500	17
57	Richmont . . .	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 488	17
58	Aller	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 002	17
Latus		—	—	—	—	—	—	—	27 922	30 950	—	—	786 372	7 667

Tender am Ende des Jahres 1868.

Zölle.	Preis im Ganzen.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1868.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.
				leer.	mit Wasser und Cokes.	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.				Zollcentner.			Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
70	12 810	August 1840	71 144	127	184	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	1 720	—	—	1 720	14 530
—	13 330	Juli 1842	45 067	148	203	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	50	—	2 150	15 480
—	10 700	April 1843	30 278	85	142	Dieselbe	Daselbst	1 900	30	—	1 930	12 630
110	12 610	September 1843	66 322	147	212	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	15 210
110	12 780	October 1843	59 443	170	235	Maschinenfabrik	Zorge	2 720	60	—	2 780	15 560
110	11 940	eodem	91 693	154	219	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	14 540
70	6 790	November 1843	48 342	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 970	40	—	2 010	8 800
2 380	13 920	9. November 1846	82 009	165	230	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 070
2 390	14 640	12. ejusdem	60 518	155	220	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 790
20	12 340	23. April 1848	55 503	150	215	Egestorff	Hannover	2 090	10	90	2 190	14 530
20	12 340	1. September 1848	61 692	147	212	Dieselbe	Daselbst	2 030	10	90	2 130	14 470
20	12 340	23. December 1848	54 489	152	227	Maschinenfabrik	Zorge	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	19. März 1849	51 301	152	227	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	3. Mai 1850	54 983	195	279	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	25. Juli 1850	65 847	178	257	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
—	12 168	1. Mai 1851	52 384	187	265	Dieselbe	Daselbst	2 583	—	—	2 583	14 751
—	12 503	18. März 1852	58 435	195	280	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 737
—	12 483	22. Mai 1852	56 697	198	283	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 717
—	12 015	10. August 1853	57 608	225	301	Egestorff	Hannover	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 015	19. November 1853	62 499	220	296	Dieselbe	Daselbst	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 186	24. December 1853	55 139	198	282	Maschinenfabrik	Zorge	2 366	—	—	2 366	14 552
—	12 180	15. Januar 1854	56 514	196	280	Dieselbe	Daselbst	2 352	—	—	2 352	14 532
—	12 446	28. December 1854	43 091	200	277	Egestorff	Hannover	2 306	9	—	2 315	14 761
—	12 444	31. Januar 1855	52 574	206	274	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 444	24. April 1855	59 680	215	285	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 032	16. Mai 1855	55 502	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 345
—	11 973	7. Juli 1855	51 164	228	296	Dieselbe	Daselbst	2 305	9	—	2 314	14 287
—	11 952	6. October 1855	51 436	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 306	9	—	2 315	14 267
—	12 527	22. August 1856	63 688	205	282	Dieselbe	Daselbst	2 308	9	—	2 317	14 844
—	13 011	26. October 1856	46 968	209	289	Dieselbe	Daselbst	2 605	—	—	2 605	15 616
—	13 055	13. November 1856	44 818	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 608	—	—	2 608	15 663
—	13 031	24. December 1856	53 344	211	290	Egestorff	Hannover	2 606	9	—	2 615	15 646
—	12 943	3. März 1857	50 314	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 610	—	—	2 610	15 553
—	12 630	31. März 1857	51 287	238	318	Egestorff	Hannover	2 607	9	—	2 616	15 246
—	14 816	23. October 1857	53 024	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 392	9	—	3 401	18 217
—	14 800	21. November 1857	44 023	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 203
—	14 947	26. December 1857	41 073	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 350
—	15 153	20. Januar 1858	43 883	211	290	Dieselbe	Daselbst	3 205	9	—	3 214	18 367
—	14 887	17. März 1858	46 567	205	282	Dieselbe	Daselbst	3 343	9	—	3 352	18 239
—	14 047	3. April 1858	42 746	211	290	Dieselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	14 888	15. ejusdem	38 191	205	282	Dieselbe	Daselbst	3 344	9	—	3 353	18 241
—	14 874	25. ejusdem	38 121	228	307	Dieselbe	Daselbst	3 638	9	—	3 647	18 521
—	14 047	10. Mai 1858	36 528	211	290	Dieselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	13 936	26. Juni 1858	43 958	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 905	9	—	2 914	16 850
—	14 474	7. Juni 1861	36 964	250	330	Dieselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 955
—	22 022	12. Juni 1861	17 540	250	400	Dieselbe	Daselbst	3 000	17	—	3 017	25 039
—	14 474	23. Juli 1861	28 696	250	330	Dieselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 985
—	14 569	13. October 1861	32 649	230	310	Dieselbe	Daselbst	3 350	17	—	3 367	17 936
—	15 479	20. December 1862	32 134	250	360	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 987
—	15 462	22. Januar 1863	29 563	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 970
—	19 017	18. März 1863	20 760	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	3. Juni 1863	19 806	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	6. Juli 1863	18 257	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	14 917	15. October 1863	198	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	17. November 1863	204	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	15 517	7. December 1863	22 346	264	400	Egestorff	Hannover	3 380	8	—	3 388	18 905
—	15 505	2. April 1864	24 790	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	19 013
—	19 019	11. Mai 1864	14 934	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 357
5 360	799 399		2 648 728	11 515	16 236			149 485	1 607	260	151 352	950 751

Bestand der Locomotiven und Tende

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder. Zoll engl.	Kolben- hub. Fuss engl.	Durch- messer der Trieb- räder. Fuss engl.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □'' engl. Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant		Ankaufs- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler.	
							gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	N a m e .	W o h n o r t .			
Transport										27 922	30 950			786 372	7 667
59	Innerste . . .	17	2	4 ³ / ₄	veränderl.	100	2	—	630	680	Egestorff	Hannover	17 000	16	
60	Regenstein . .	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	17 000	16	
61	Eltas	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Dasselbst	14 900	17	
62	Ith	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Dasselbst	14 900	17	
63	Höxter	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	21 000	17	
64	Bevern	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	2 000	17	
65	Rammelsberg .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	21 000	17	
66	Bärenstein . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	21 000	17	
67	Teufelsmauer .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	21 000	17	
68	Burg Homburg .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	21 000	17	
69	Schill	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	18 000	17	
70	Goslar	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	18 000	17	
71	Ottmer	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
72	Halberstadt . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
73	Staufenburg . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
74	Ecker	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
75	Düsseldorf . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
76	Fürstenberg . .	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
77	Kösterberg . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
78	Münster	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
79	Ilsenburg . . .	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
80	Elberfeld . . .	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
81	Soest	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Dasselbst	14 900	17	
82	Main	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Dasselbst	14 900	17	
83	Königslutter . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
84	Thale	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Dasselbst	14 900	17	
85	Hildesheim . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
86	Aachen	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Dasselbst	14 900	17	
87	Rosstrappe . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
88	Walkenried . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
89	Paderborn . . .	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
90	Fallstein . . .	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
91	Hessen	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
92	Romke	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
93	Emden	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
94	Jerxheim . . .	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
95	Huy	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
96	Bielstein . . .	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Dasselbst	16 295	25	
97	Wien	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
98	München	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
99	Rübeland . . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
100	Kreienzen . . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
101	Minden	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
102	Nordhausen . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
103	Hasselfelde . .	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Dasselbst	20 000	25	
104	Finkler	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
105	Osterode . . .	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
106	Lothar	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
107	Vienenburg . .	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
108	Börssum	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
109	Egestorff . . .	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Dasselbst	17 344	25	
109 Locomotiven in Summa										60 622	66 770			1 699 145	8 812
1 Locomotive resp. 1 Tender im Durchschnitt										556	613			15 589	81

Bemerkung. Bei den Locomotiven Sölter, Innerste, Regenstein, Ecker, Fürstenberg, Münster, Ilsenburg, Elberfeld, Hessen, Romke, Emden, tiven Bruno, Dankwart, Eberstein, Stadtdoldendorf, Aller, Höxter, Bevern, Rammelsberg, Bärenstein, Teufelsmauer, Burg Homburg,

am Ende des Jahres 1868 (Fortsetzung).

Zölle.	Preis im Ganzen. Thaler.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1868.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kauf- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler.	Zölle. Thaler.	Preis im Ganzen. Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen. Thaler.
				leer.	mit Wasser und Cokes. Zollcentner.	Name.	Wohnort.					
5360	799 399	.....	2 648 728	11 515	16 236	.....	.....	149 485	1 607	260	151 352	950 751
—	17 016	25. April 1865	16 051	260	400	Egestorff	Hannover	2 795	10	—	2 805	19 821
—	17 016	2. Mai 1865	15 530	260	400	Derselbe	Daselbst	2 795	10	—	2 805	19 821
—	14 917	13. Mai 1865	5 624	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	20. Mai 1865	5 212	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	21 017	8. August 1865	13 510	250	400	Egestorff	Hannover	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	12. August 1865	7 816	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	31. August 1865	14 211	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	9. September 1865	14 103	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	2. October 1865	13 392	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	7. October 1865	12 947	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	18 017	14. December 1865	15 207	260	400	Derselbe	Daselbst	2 844	10	—	2 854	20 871
—	18 017	20. December 1865	15 604	260	400	Derselbe	Daselbst	2 844	10	—	2 854	20 871
—	17 369	1. Mai 1866	17 781	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	20 025	5. Juni 1866	10 425	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	23. Juni 1866	11 940	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	30. Juni 1866	12 758	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	20 025	16. August 1866	9 691	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	1. September 1866	13 720	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	20 025	12. September 1866	9 435	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	29. September 1866	11 673	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	15. November 1866	11 425	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	24. November 1866	11 958	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	14 917	5. März 1867	3 646	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	13. März 1867	2 586	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	20 025	16. März 1867	9 035	250	400	Egestorff	Hannover	3 550	12	—	3 562	23 587
—	14 917	19. März 1867	69	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	20 025	23. März 1867	8 393	250	400	Egestorff	Hannover	3 550	12	—	3 562	23 587
—	14 917	27. März 1867	3 029	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	20 025	29. März 1867	8 646	250	400	Egestorff	Hannover	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	18. April 1867	7 999	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	17 369	2. Mai 1867	9 514	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	10. Mai 1867	11 042	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	16 320	20. Juni 1867	7 057	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	23. Juli 1867	7 099	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	1. August 1867	5 873	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	15. August 1867	6 504	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	29. August 1867	6 147	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	19. September 1867	8 254	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	17 369	24. December 1867	5 362	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	12. Januar 1868	5 484	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	20 025	19. Februar 1868	4 128	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	1. März 1868	4 738	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	17 369	4. April 1868	5 084	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	20 025	15. April 1868	3 622	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	5. Juni 1868	3 155	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	17 369	4. October 1868	952	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	7. October 1868	1 335	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	10. October 1868	1 060	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	16. October 1868	1 212	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	20. November 1868	600	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	17 369	30. November 1868	474	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
5 360	1 713 317		3 060 840	23 035	34 236			299 163	2 127	260	301 550	2 014 867
49	15 719			228	339			2 962	21	3	2 986	18 705

Jerxheim, Hay, Bielstein werden 160 Centner des Maschinengewichts von der ersten Tenderachse getragen; desgleichen 90 Centner bei den Locomo-Halberstadt, Stauffenburg, Düsseldorf, Köterberg, Königsutter, Hildesheim, Rosstrappe, Walkenried, Rübeland, Kreiensens, Nordhausen, Hasselfelde.

IV^a. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.	Kolben- hub.	Durch- messer der Trieb- räder.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- Druck im Kessel pro □'' engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		F a b r i k a n t		Ankaufs- preis.	Trans- port- kosten
							gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	N a m e .	W o h n o r t .		
		Zoll engl.	Fuss engl.	Fuss engl.	Pfd. engl.	Zolcentner.							Thaler.	Thaler.
1	Baltimore . .	10½	1½	4	fest ⅝	70	1	2	191	216	Norris	Philadelphia	11 900	800
2	Manchester . .	13	1½	5½	„ ⅝	70	1	2	270	300	Sharp-Roberts	Manchester	9 640	1 100
3	Harzburg . . .	13	1½	5½	„ ⅝	70	1	2	303	333	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
4	Advance . . .	11	1½	4¾	veränderl.	70	1	2	235	260	Forester	Liverpool	14 700	800
5	Swift.	11	1½	4¾	„	70	1	2	237	262	Derselbe	Daselbst	14 700	800
6	Zorge	13	1½	5½	fest ⅝	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
7	Magdeburg . .	13	1½	5½	„ ⅞	70	1	2	274	304	Forester	Liverpool	5 800	920

und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven.

Zölle.	Preis im Ganzen.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1868.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.
				leer.	mit Wasser und Cokes.	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.			Zollcentner.				Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
30	12 730	Januar 1839	Ende 1854 26 458	114	171	Norris	Philadelphia	2 200	300	20	2 520	15 250
490	11 230	September 1842	Ende 1861 48 416	159	232	Sharp-Roberts	Manchester	2 600	40	—	2 640	13 870
—	13 330	Mai 1843	Ende 1859 36 366	115	172	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	40	—	2 140	15 470
50	15 550	December 1838	Ende 1864 25 916	114	171	Dieselbe	Daselbst	1 600	40	—	1 640	17 190
50	15 550	eodem	Ende 1864 24 161	114	171	Forester	Liverpool	2 140	300	20	2 460	18 010
—	13 330	Mai 1842	Ende 1864 32 614	100	157	Sharp-Roberts	Manchester	2 100	460	230	2 790	16 120
70	6 790	November 1843	5. Octbr. 1866 39 584	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 940	40	—	1 980	8 770

Gattung der Wagen.	Nro.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Wagen.	Ein jeder Wagen						
				besitzt Achsen	kann fassen			Equi- pagen	Luxus- Pferde	Güter, auch Pferde u. Vieh. Ctr.
					Personen in Classe					
					Stück.	I.	II.				III.	Stück.	Stück.
Hof-Reisewagen	1	bedeckt	1	3	24	—	—	—	—	—
Salonwagen	76	"	1	3	24	—	—	—	—	—
Personenwagen	{4 bis 7, 47 bis 56, 72 bis 75, 77 bis 80, 93 bis 106, 112, 113, 124, 125}	"	35	3	6	32	—	—	—	—
Desgleichen	23	"	1	3	—	48	—	—	—	—
Desgleichen	3	"	1	3	10	12	20	—	—	—
Desgleichen	15, 18, 69 bis 71, 81 bis 83	"	8	3	6	16	40	—	—	—
Desgleichen	31	"	1	3	6	8	40	—	—	—
Desgleichen	34	"	1	3	6	16	20	—	—	—
Desgleichen	13	"	1	3	—	12	50	—	—	—
Desgleichen	20, 24	"	2	3	—	12	40	—	—	—
Desgleichen	{2, 9, 10, 22, 26, 33, 36, 38} bis 46, 57 bis 68, 84 bis 97, 107, 108, 114 bis 119, 122, 123, 126}	"	53	3	—	—	60	—	—	—
Desgleichen	12	"	1	3	—	—	56	—	—	—
Desgleichen	{8, 25, 29, 32, 35, 37, 109 bis 111, 120, 121}	"	11	3	—	—	30	—	—	—
Desgleichen	11	"	1	3	—	—	40	—	—	—
Desgleichen	151 bis 153	"	3	2	—	8	30	—	—	—
Personen- u. Geräthwagen	14	"	1	3	—	—	60	—	—	—
Summa der bedeckten Personenwagen . . . }	—	—	122	—	—	—	—	—	—	—
Güterwagen	{201, 203 bis 213, 215} bis 247}	bedeckt	45	4	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	298 bis 300	"	3	3	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	301 bis 304, 308 bis 347	"	44	3	—	—	—	—	—	150
Pferdewagen	351 bis 353	"	3	2	—	—	—	—	3	100
Güterwagen	365 bis 400	"	36	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen mit doppel- tem Boden }	401	"	1	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	{402 bis 405, 408 bis 412, 414, 415, 419 bis 476}	"	69	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen	477 bis 489	"	13	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	490 bis 663	"	174	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen	664 bis 673	"	10	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	674 bis 775	"	102	2	—	—	—	—	—	100
Desgleichen	1001 bis 1168	"	168	2	—	—	—	—	—	200
Summa der bedeckten Güterwagen }	—	—	668	—	—	—	—	—	—	—
Güterwagen	{1201 bis 1248, 1250 bis 1277, 1279 bis 1289, 1291 bis 1330}	offen	127	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen	1451 bis 1456	"	6	2	—	—	—	—	—	100
Langholztransportwagen	1501 bis 1528	"	28	2	—	—	—	—	—	100
Equipagewagen	1551, 1552	"	2	2	—	—	—	1	—	100
Güterwagen	1601 bis 1606	"	6	4	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	1607	"	1	4	—	—	—	—	—	300
Desgleichen	1608	"	1	4	—	—	—	—	—	400
Desgleichen	1652 bis 1680	"	29	3	—	—	—	—	—	120
Desgleichen	1701 bis 1707	"	7	3	—	—	—	—	—	200
Kohlen- u. Cokeswagen	1801 bis 2441	"	641	2	—	—	—	—	—	200
Summa der offenen Gü- terwagen }	—	—	848	—	—	—	—	—	—	—
Kleine Erdwagen . . .	—	offen	8	2	—	—	—	—	—	30
Personenwagen	—	—	122	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte u. offene Gü- terwagen }	—	—	1516	—	—	—	—	—	—	—
Kleine Erdwagen . . .	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—
Sämmtliche Wagen . .	—	—	1646	—	—	—	—	—	—	—
Dazu Braunschweigischer An- theil an den gemeinschaftlichen Wagen der Gruppe des Norddeut- schen Eisenbahn-Verbandes: Braunschweig, Hannover und Cöln-Minden:										
Courierzug- Personenw.	61 bis 66 und 111 bis 140	bedeckt	36	3	—	—	—	—	—	—
Personenwagen mit Post- coupées	99 bis 110	"	12	3	—	—	—	—	—	—
Gepäckwagen	1 bis 27	"	27	3	—	—	—	—	—	—
Summa der gemeinschaft- lichen Wagen	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—

Alle Wagen							Anzahl der Bremsen. Stück.	Gewicht		Preis der Wagen. Thaler.	Durchschnittspreis		Bemerkun- gen.
besitzen Achsen. Stück.	können fassen							aller Wagen. Ctr.	pro Achse. Ctr.		pro Stück Thaler.	pro Achse. Thaler.	
	Personen in Classe			Equi- pagen. Stück.	Luxus- Pferde. Stück.	Güter, auch Pferde u. Vieh. Ctr.							
	I.	II.	III.										
3	24	—	—	—	—	—	—	240	80	5 409	5 409	1 803	Nr. 8, 11, 25, 29, 32, 35, 37, 109 bis 111, 120, 121 sind mit Coupees für Post- beamte und Packräumen für Postgüter eingerrichtet. Nr. 14 ist mit einem Geräthe- coupee versehen und nur zur Be- förderung von Personen im Bahndienste, bei vorkommenden Unfällen, be- stimmt.
3	24	—	—	—	—	—	—	230	77	4 000	4 000	1 333	
105	210	1120	—	—	—	—	24	8 120	78	138 202	3 948	1 316	
3	—	48	—	—	—	—	—	188	63	3 020	3 020	1 006	
3	10	12	20	—	—	—	1	198	66	3 220	3 220	1 073	
24	48	128	320	—	—	—	8	1 904	79	30 577	3 822	1 274	
3	6	8	40	—	—	—	—	174	58	2 500	2 500	833	
3	6	16	20	—	—	—	—	220	73	2 550	2 550	850	
3	—	12	50	—	—	—	1	225	75	2 600	2 600	867	
6	—	24	80	—	—	—	1	438	73	6 240	3 120	1 040	
159	—	—	3180	—	—	—	27	11 425	73	155 657	2 937	979	Nr. 302, 309, 311, 315 sind mit Packräumen für Postgüter ein- gerichtet
3	—	—	56	—	—	—	—	188	63	2 700	2 700	900	
33	—	—	330	—	—	—	5	2 318	70	31 190	2 835	945	
3	—	—	40	—	—	—	—	198	69	2 700	2 700	900	
6	—	24	90	—	—	—	—	462	77	7 140	2 380	11 90	
3	—	—	60	—	—	—	1	191	63	2 750	2 750	917	
363	328	1392	4286	—	—	—	68	26 719	73	400 455	3 282	1 103	
180	—	—	—	—	—	9 000	—	8 904	49	102 022	2 267	567	
9	—	—	—	—	—	600	—	415	46	4 650	1 550	517	
132	—	—	—	—	—	6 600	44	9 260	70	101 665	2 310	770	
6	—	—	—	—	9	300	—	366	61	4 419	1 473	736	Nr. 1238 bis 1245 sind auch zu Langholztrans- porten zu be- nutzen.
72	—	—	—	—	—	3 600	15	4 248	59	50 190	1 394	697	
2	—	—	—	—	—	100	—	103	52	519	519	259	
138	—	—	—	—	—	6 900	6	7 180	52	76 868	1 114	557	
26	—	—	—	—	—	1 300	—	1 248	48	12 340	949	474	
348	—	—	—	—	—	17 400	70	19 788	57	244 725	1 406	703	
20	—	—	—	—	—	1 000	7	1 188	59	15 385	1 538	769	
204	—	—	—	—	—	10 200	36	11 920	59	139 820	1 370	685	
336	—	—	—	—	—	33 600	92	24 198	72	253 767	1 510	755	
1473	—	—	—	—	9	90 600	270	88 818	60	1 006 370	1 506	683		■ Br. Anthell 82/122 = 42210TbL
254	—	—	—	—	—	12 700	34	10 428	41	107 485	846	423	
12	—	—	—	—	—	600	—	602	50	5 160	860	430	
56	—	—	—	—	—	2 800	—	2 690	48	27 357	977	488	
4	—	—	—	2	—	200	—	154	38	1 402	701	350	
24	—	—	—	—	—	1 200	—	1 112	48	13 005	2 168	542	
4	—	—	—	—	—	300	—	200	50	2 000	2 000	500	
4	—	—	—	—	—	400	—	330	82	3 000	3 000	750	
87	—	—	—	—	—	3 480	5	2 962	34	28 954	998	333	
21	—	—	—	—	—	1 400	—	980	46	8 400	1 200	400	
1282	—	—	—	—	—	128 200	299	71 792	56	803 279	1 253	626	
1748	—	—	—	2	—	151 280	338	91 250	52	1 000 042	1 179	572	■ Br. Anthell 82/122 = 42210TbL
16	—	—	—	—	—	240	—	116	7	868	108	54	
363	328	1392	4286	—	—	—	68	26 719	73	400 455	3 282	1 103	
3221	—	—	—	2	9	241 880	608	180 068	55	2 006 412	1 323	623	
16	—	—	—	—	—	240	—	116	7	868	108	54	
3600	328	1392	4286	2	9	242 120	676	206 903	57	2 407 735	1 463	668	
108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135 971	3 777	1 259	
36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 317	3 360	1 120	
81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 216	2 156	719	
225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	234 504 *	3 127	1 042	

Veränderung des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1867						Im Jahre 1868						Also bis Ende 1868						Bestand Ende 1868		
		angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurück- gestellt			angeschafft			zurückgestellt			Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.
		Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.			
Personenwagen	bedeckt	187	395	422 909	13	26	20 757	8	24	26 209	10	30	27 906	145	419	449 118	23	66	48 663	122	363	400 455
Desgleichen	offen	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—	—	—	—	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—
Güterwagen	bedeckt	649	1445	977 269	6	18	9 893	36	75	53 823	11	29	14 829	685	1520	1 031 092	17	47	24 722	668	1473	1 006 370
Desgleichen	offen	828	1702	943 944	42	84	20 630	66	139	80 002	4	9	3 274	894	1841	1 023 946	46	93	23 904	848	4748	1 000 042
Kleine Erdwagen	"	130	260	43 251	122	244	42 383	—	—	—	—	—	—	130	260	43 251	122	244	42 383	8	16	868
Personen-, Güter- u. kleine Erd- wagen	bedeckt u. offen	1760	3834	2 395 973	199	404	102 263	110	238	160 034	25	68	46 009	1870	4072	2 556 007	224	472	148 272	1646	3600	2 407 735

VI.

Anlagecapital und dessen Verwendung.

	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.	H.	I.
	Grund- entschädi- gungen.	Erd- arbeiten.	Brücken.	Oberbau.	Weichen.	Über- fahrten.	Bahnhöfe.	Locomo- tiven.	Wagen.
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
I. Durch angeliehene Capitalien									
1) Für die älteren Bahnen	880 257	3 563 658	1 014 261	3 524 980	100 823	178 788	999 507	622 248	658 286
2) Für die Börssum-Jerxheimer Bahn	78 600	188 601	33 134	512 611	2 210	16 965	22 815	59 573	62 990
<i>Summa . . .</i>	958 857	3 752 259	1 047 395	4 037 591	103 033	195 753	1 022 322	681 821	721 276
II. Aus den Betriebsaufkünften bis Ende 1867	227 684	408 129	170 771	537 122 **)	18 986	11 353	1 070 660 **)	1 236 619	1 752 399
„ „ „ im Jahre 1868	18 459	—	—	30 611	—	—	113 287	258 641	131 562
Ferner für die Holzmindener Bahn im Jahre 1868	74 461	—	377	24	—	—	10 412	—	—
<i>Summa . . .</i>	1 279 461	4 160 388	1 218 543	4 605 348	122 019	207 106	2 216 681	2 177 081	2 605 237
Davon ab:									
Der Werth der aus der Nutzung gefalle- nen Anlagen mit	1 423	—	48 226	124 317	4 157	2 507	88 229	104 680	148 272
Bleibt nutzbares Anlagecapital	1 278 038	4 160 388	1 170 317	4 481 031	117 862	204 599	2 128 452	2 072 401	2 456 965
Procente des nutzbaren Anlagecapitals .	6,71	21,85	6,15	23,53	0,62	1,07	11,19	10,88	12,90
Kosten pro Bahnmeile (auf 36,91 Meilen vertheilt)	34 626	112 717	31 707	121 404	3 193	5 543	57 666	56 147	66 566

Das angeliehene Baucapital beträgt, wie oben

Ueber die Zinsen des angeliehenen Baucapitals hinaus hat der Bahnbetrieb zur Ablieferung gebracht

Eine Verwendung dieser Ablieferung zur Amortisation hätte das angeliehene Baucapital reducirt auf

Die Verwendung aus den Betriebsaufkünften zu Erweiterungsanlagen, nach Absatz der aus der Nutzung gefallenen Anlagen mit
der erhoben auf

Das durch die Betriebsausgaben erworbene Werkstättenvermögen beträgt

Capital.

K. Admini- stration. Thaler	L. Zinsen. Thaler	M. Elektro- magneti- scher Tele- graph. Thaler	N. Insge- mein. Thaler	Summa Thaler	R e p a r t i t i o n des angeliehenen Baucapitals.			
					Bahnstrecken.	Bahnlänge (genau). Meilen	Ursprüngliches Anlage- capital	
							im Ganzen Thaler	pro Meile Thaler
248 590	351 735	46 246	226 921	12 416 300	Braunschweig - Wolfenbüttel	1,58	544 600	344 684
7 184	—	9 302	6 015	1 000 000	Wolfenbüttel - Oschersleben	7,31	2 146 200	293 598
					Wolfenbüttel - Harzburg	4,50	640 000	142 539
					Braunschweig - Hannoversche Grenze .	2,51	747 200	297 689
					Börssum - Kreiensen	8,15	3 151 700	386 712
					Jerxheim - Helmstedt	3,03	1 176 600	388 317
					Büddenstedt - Trendelbusch	0,42	50 000	119 048
					Kreiensen - Holzminden	6,28	3 960 000	630 573
					Börssum - Jerxheim	3,13	1 000 000	319 489
					Summa . . .	36,91	13 416 300	363 487
255 774	351 735	55 548	232 936	13 416 300*)				
11 035	111	40 660	26 449	5 511 978**)				
—	—	—	71	552 631				
—	—	—	—	85 274				
266 809	351 846	96 208	259 456	19 566 183				
—	—	2 600	—	524 411				
266 809	351 846	93 608	259 456	19 041 772				
1,40	1,85	0,49	1,36	100,00				
7 230	9 533	2 536	7 029	515 897				
.				13 416 300				
.				4 575 729				
.				8 840 571				
5 625 472 Thaler hätte dieses Capital wie-				14 466 043				
.				446 537				
.								

*) Das Anlagecapital für den Bau des Doppelgleises von Wolfenbüttel, resp. Jerxheim bis Holzminden wird erst nach Vollendung der ganzen Anlage in die nebenstehende Tabelle aufgenommen werden und wird hier nachrichtlich bemerkt, dass für diesen Bau bis zum Schlusse des Jahres 1868 insgesamt 1 055 855 Thaler verausgabt sind.

**) Die im Jahre 1867 dem Börssum-Jerxheimer Bahnbaufonds aus den Betriebsaufkünften überwiesenen 31 048 Thaler sind hierin mit enthalten.

II. A n l e i h e.

	Die zu verzinsende Anleihe beträgt unter Berücksichtigung der Coursverluste und Coursegewinne			
	4procentig.	3½procentig.	3procentig.	im Ganzen.
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
Ende 1867	6 259 550	5 925 000	463 100	12 647 650
Dazu im Jahre 1868	—	—	—	—
Ende 1868	6 259 550	5 925 000	463 100	12 647 650
Hierauf sind amortisirt bis Ende 1867	298 000	1 078 050	51 050	1 427 100
im Jahre 1868	74 950	64 150	3 050	142 150
Im Ganzen	372 950	1 142 200	54 100	1 569 250
Bleibt zu verzinsen (pro 1869)	5 886 600	4 782 800	409 000	11 078 400

Anhang zu Tabelle VI.

Specification der im Jahre 1868 aus der Nutzung gefallenen Anlagen.

Ordn.-Nro.	Bezeichnung der Anlagen.	Thaler
1	Das abgebrochene Wohngebäude auf dem früheren Holzhoft in Braunschweig . .	4 850
2	Der abgebrochene Kokesschuppen mit Anhang daselbst	3 900
3	Das abgebrochene Mittelrisalit nebst Schornstein des Maschinenhauses daselbst . .	2 000
4	Die abgebrochene alte Kokeswaschanstalt daselbst	425
5	Der durch Sturm gänzlich zerstörte Wagenschuppen auf dem Bahnhofe Jerxheim .	2 350
6	Das alte Maschinenhaus nebst Wasserstation auf dem Bahnhofe Vienenburg . . .	2 000
7	Der alte Kokesschuppen daselbst	500
8	Drei Weichen nebst Nebengleisen auf dem Bahnhofe Wegersleben	2 050
9	Sieben Weichen nebst Nebengleisen auf dem Bahnhofe Oschersleben	2 961
10	Zwei alte Schieebarrieren bei Wärterstation No. 53 der Magdeburger Bahn . . .	3
11	Zehn Personenwagen	27 906
12	Elf bedeckte Güterwagen	14 829
13	Vier offene Güterwagen	3 274
	<i>Summa . . .</i>	67 048
	Dazu	
	der Werth der in der Vorzeit aus der Nutzung gefallenen Anlagen mit	457 363
	Gesammtbetrag der bis Ende 1868 aus der Nutzung gefallenen Anlagen	524 411

III. E r t r a g.

Der Bahnbetrieb hat aufgebracht							B e m e r k u n g e n.
die wirklichen Zinsen der Anleihe mit	den wirklichen Amortisationsbetrag mit	an weiter abgelieferten Ueber- schüssen.	gesammte baare Ablieferung an die Staatscasse.	aus den laufenden Etats für fremde Zwecke.	für Erweiterungsanlagen nach Abzug des Werths der aus der Nutzung gefallenen Anlagen.	<i>Summa</i> der baaren Ablieferung und der Verwendung zu fremden Zwecken und zu Erweiterungen.	
Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	
4 952 752	1 427 100	2 051 326	8 431 178	169 850	5 054 615 *)	13 655 643 *)	*) Einschliesslich der dem Börssum - Jerzheimer Bahnbaufonds im Jahre 1867 aus den Betriebsaufkünften überwiesenen 31 048 Thaler.
420 467	142 150	537 383	1 100 000	1 003	570 857	1 671 860	
5 373 219	1 569 250	2 588 709	9 531 178	170 853	5 625 472	15 327 503	

VII. Uebersicht des Beamten-

(Mit Ausschluss des bei Neu-

	Als Staatsdiener angestellte Beamte		Nicht fest angestellte Officianten	
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Remunera- tion. Thlr.
I. Central-Verwaltung:				
1. Direction (incl. zweier unbesoldeter Mitglieder)	6	7 500	—	—
2. Bureau	51	28 862	23	4 612
3. Drucker, Billetstempler, Boten, Heizer und Zimmerwärter	8	2 374	—	—
4. Hauptcasse (incl. zweier Boten)	9	5 659	1	220
II. Bahn- und Bahnhofsverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst	14	12 107	9	3 729
b) Büreaudienst (incl. dreier Boten)	24	11 938	6	1 466
2. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn:				
a) Bahnaufseher	23	7 989	2	482
b) Bahnwärter und Gehülfen	—	—	499	83 922
c) Weichenwärter und Gehülfen	—	—	152	31 591
d) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahn	—	—	—	—
3. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnhöfe:				
a) Bahnhöfesaufseher, Portiers und Perronwärter	50	17 385	3	363
b) Thorwärter, Nachtwächter, Zimmerwärter, Laternenputzer etc.	1	167	7	1 241
c) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahnhöfe	—	—	—	—
III. Transportverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung	3	3 050	—	—
2. Expeditionsdienst:				
a) Expedienten, Einnnehmer, Buchführer und Assistenten	99	38 621	26	5 596
b) Magazinaufseher, Waagemeister, Güterbegleiter, Boten, Arbeiter bei Verladung des Gepäcks, der Güter und Producte	12	4 168	—	—
3. Fahrdienst:				
a) Locomotivführer und Assistenten	46	27 227	40	10 675
b) Heizer	—	—	85	17 328
c) Zugführer, Schaffner und Fahrgehülfen	109	34 951	92	17 849
d) Packmeister	26	8 750	—	—
e) Arbeiter bei Arrangirung der Züge, Putzen, Schmieren der Wagen etc.	—	—	—	—
4. Maschinenverwaltung:				
a) Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Locomotiven und Tender	3	2 200	1	458
b) Putzen derselben	—	—	—	—
c) Verarbeitung des Kokes und Brennholzes	—	—	—	—
5. Wagenverwaltung:				
a) Wagenverwalter, Wagenmeister und Wagencontroleure	9	3 425	1	366
b) Arbeiter behuf Unterhaltung der Wagen	—	—	—	—
IV. Verwaltung der elektro-magnetischen Telegraphen (incl. zweier Boten)	14	7 019	8	1 532
V. Werkstättenverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst	1	900	5	1 617
b) Büreaudienst (incl. zweier Boten)	15	7 000	7	1 531
c) Modellmeister und Aufseher	8	3 096	7	2 715
2. Leistungen im Interesse der Werkstatt	—	—	—	—
3. Leistungen für den Bahnbetrieb	—	—	—	—
VI. Verwaltung des Uniformierungswesens	2	1 500	—	—
Ueberhaupt	533	235 888	974	187 293
Im Durchschnitt pro Person und Jahr Thlr.	—	443	—	192
" " " " " Tag Gr.	—	—	—	—

und Arbeiter-Personals.

(auten beschäftigten Personals.)

Handwerker				Handarbeiter				Erläuterungen.
in Tagelohn		in Accord		in Tagelohn		in Accord		* Bei Annahme von 300 Arbeitstagen pro Mann. ** Bei Annahme einer gleichen Arbeitszeit und eines höheren Werthes der Accorarbeit gegen Tagelohnarbeit, wie 1,4 : 1.
Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl **	Lohn. Thlr.	Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl **	Lohn. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	Der Werth der Emolumente, als freie Wohnung, Dienstkleidung, Meilengelder, Prämien und Gratificationen, ist dem Gehalte hinzugerechnet.
—	—	2	456	3,2	463	1,0	194	
—	—	—	—	—	—	0,2	25	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	3,6	430	1,0	133	Darunter 1 Beamter, welcher die Funct. III. 1. u. V. 1. mit ausübt.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
5,7	1 145	32,5	8 989	113,6	14 290	517,3	78 142	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	70,0	10 871	10,4	2 288	
4,8	900	82,4	19 106	31,0	4 216	13,5	2 396	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausserdem der Pos. II. 1. a. aufgeführte Beamte.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	269,0	42 870	19,7	3 037	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	Dieselben versehen zugleich die Function Pos. V. 1. a. Die Arbeiten behuf Unterhaltung der Locomotiven sind unter den Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. enthalten.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	151,4	24 486	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	137,3	19 217	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	1,2	159	58,6	14 075	
—	—	—	—	—	—	—	—	
19,0	3 889	—	—	4,1	552	—	—	
1,0	216	—	—	5,6	728	0,3	60	Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	0,5	76	
24,3	4 614	5,8	1 687	86,3	12 372	3,8	853	Ausserdem die Pos. II. 1. a. u. III. 4. a. aufgeführten Beamten.
356,9	67 158	167,1	48 411	60,8	8 409	7,2	1 584	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
411,7	77 922	289,8	78 649	937,1	139 063	633,5	102 843	in Summa 3779,1 Personen mit 821 658 Thlr.
—	189	—	271	—	148	—	162	
—	18,9	—	27,1	—	14,8	—	16,2	
—	—	—	—	—	—	—	—	

der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn im Jahre 1868.

[illegible]

VII. A. 1. Die Sterblichkeits- und Invaliditäts-Verhältnisse bei den Beamten der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn im Jahre 1868. (Fortsetzung.)

[illegible]

VII. A. 2. Die Sterblichkeits- und Invaliditäts-Verhältnisse bei den Arbeitern der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn im Jahre 1868.

[illegible]

VII. A. 2. Die Sterblichkeits- und Invaliditäts-Verhältnisse bei den Arbeitern der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn im Jahre 1868. (Fortsetzung.)

[illegible]

VIII. Leistungen der Locomotiven

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Nummern der Monate, in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit. Stund.	Dienstzeit bei Arrangirung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stund.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit oder durch laufene Meilen pro Stunde, incl. der Aufenthalte auf den Zwischenstationen.	Beschafterte		Durchschnittliche Stärke des Zuges		Die Widerstände der Locomotive nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Gewichte von Zolcentner.
								Achsmeilen.	Centnermeilen, reducirt auf horizontale Bahn.	nach Achsen.	in Zolcentnern, reducirt auf horizontale Bahn.	
1	Dart	1 — 12	278	951	115	4 292	4,5	71 849	6 265 300	17	1 460	2 880
2	Hackelberg	1 — 10	137	—	2 005	—	—	—	—	—	—	2 880
3	Braunschweig	1	16	—	218	—	—	—	—	—	—	2 400
4	Wildemann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 350
5	Crodo	1 — 4 u. 7 — 11	246	7	3 985	18	2,6	518	36 710	29	2 039	5 350
6	Hercynia	1 — 12	317	725	1 818	3 299	4,6	50 396	4 205 200	15	1 275	3 930
7	Blankenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 880
8	Wolfenbüttel	1 — 12	216	120	2 583	487	4,1	5 890	451 910	12	928	3 930
9	Brocken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 350
10	Germania	1 — 12	309	1 243	475	4 569	3,7	137 248	7 620 470	30	1 668	5 350
11	Concordia	1 — 5, 7 — 12	232	854	393	3 241	3,8	72 723	5 755 170	22	1 776	5 350
12	Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 350
13	Cöln	9 — 12	92	322	300	1 256	3,9	22 431	1 440 900	18	1 147	5 350
14	Berlin	1 — 6, 8 — 12	326	1 204	849	5 181	4,3	99 242	8 073 470	19	1 558	4 860
15	Bremen	6 — 12	169	664	396	2 840	4,3	60 957	4 965 760	21	1 748	4 860
16	Hamburg	12	9	18	100	83	4,6	541	39 170	7	472	5 350
17	Dresden	1 — 2, 4 — 9	193	515	853	2 651	5,1	103 608	8 724 460	39	3 291	4 860
18	Leipzig	1 — 12	349	1 264	2 922	4 690	3,7	153 869	8 495 540	33	1 811	4 860
19	London	7 — 12	129	507	15	2 317	4,6	53 341	3 821 780	23	1 649	4 530
20	Paris	1 — 2, 5 — 6	51	198	—	925	4,7	20 037	1 428 560	22	1 544	4 530
21	Elbe	5 — 12	179	581	59	1 546	2,7	82 061	2 195 260	53	1 421	5 350
22	Rhein	2 — 12	276	1 163	667	4 569	3,9	157 114	11 284 300	34	2 470	5 350
23	Weser	1 — 12	302	82	4 802	319	3,9	6 079	448 180	19	1 405	6 420
24	Oker	3 — 12	255	1 017	1 434	2 941	2,9	139 492	10 178 290	47	3 461	6 420
25	Leine	2 — 11	233	859	1 549	2 828	3,3	132 742	9 432 930	47	3 336	6 420
26	Amsberg	1 — 2	41	164	—	730	4,5	12 542	890 290	17	1 220	4 530
27	Gandersheim	1 — 12	217	1 054	5	5 027	4,8	107 313	7 797 160	21	1 551	4 530
28	Seesen	1 — 9, 10 — 12	210	1 066	—	5 027	4,7	104 832	7 620 200	21	1 516	4 530
29	Solling	4 — 12	207	934	695	3 436	3,7	85 640	6 159 310	25	1 793	6 420
30	Elm	1 — 12	253	1 514	56	4 895	3,2	103 008	7 345 270	21	1 500	4 860
31	Schöningen	1 — 10	257	724	2 315	2 642	3,6	77 651	5 514 370	29	2 087	6 420
32	Radau	12	23	98	58	363	3,7	4 176	306 270	12	844	6 420
33	Helmstedt	1 — 12	287	1 223	2 057	3 728	3,0	161 386	11 583 620	43	3 107	6 420
34	Ilse	1 — 7, 10 — 12	182	739	247	3 530	4,8	73 716	5 181 950	21	1 468	4 530
35	Asse	1 — 7	164	—	2 696	—	—	—	—	—	—	6 420
36	Cassel	1 — 12	289	1 091	2 044	3 567	3,3	168 209	11 955 130	47	3 352	6 420
37	Holzminde	1 — 12	286	1 173	1 862	3 476	3,0	86 817	6 137 790	25	1 766	6 420
38	Oels	1 — 12	274	1 304	1 372	3 622	2,8	99 215	7 078 050	27	1 954	6 420
39	Bode	1 — 12	298	1 154	2 044	3 923	3,4	192 449	13 882 710	49	3 539	6 420
40	Elfenstein	1 — 12	291	1 106	240	4 421	4,0	166 700	13 064 590	37	2 955	4 860
41	Hils	1 — 12	292	1 042	1 864	3 472	3,3	168 504	11 919 710	49	3 433	6 420
42	Gaus	3 — 12	218	823	192	3 828	4,7	89 072	6 334 100	23	1 655	4 530
43	Frankfurt	1 — 12	331	225	4 138	829	3,7	9 505	998 340	11	1 204	4 860
44	Lessing	1 — 12	287	1 116	—	5 184	4,6	85 824	9 256 280	17	1 786	4 530
45	Roswitha	1 — 3, 10 — 12	140	585	9	2 591	4,4	59 485	4 225 730	23	1 631	4 530
46	Bruno	5 — 12	220	1 088	—	2 978	2,7	271 873	19 046 220	91	6 396	9 000
47	Welf	9 — 12	98	397	9	1 844	4,6	41 483	2 994 060	22	1 624	4 530
48	Auton	1 — 4, 9 — 12	170	778	665	2 203	2,8	89 005	6 604 230	40	2 998	6 420
49	Göttingen	5 — 12	156	741	19	3 030	4,1	61 358	4 422 020	20	1 459	4 530
50	Lüneburg	1 — 12	257	1 004	42	4 603	4,6	112 846	8 044 950	25	1 748	4 530
51	Dankwart	1 — 9	253	1 217	30	3 427	2,8	324 274	23 121 140	95	6 747	9 000
52	Eberstein	1 — 8, 10 — 12	218	1 386	157	3 337	2,4	244 255	17 553 010	73	5 260	9 000
53	Stadtdendorf	3 — 6, 8 — 12	127	937	157	2 268	2,4	174 211	12 921 610	77	5 697	9 000
54	Hansa	1 u. 3 — 12	303	—	4 897	—	—	—	—	—	—	6 420
55	Brabant	1 — 3, 5 — 12	302	—	4 766	—	—	—	—	—	—	6 420
56	Sölter	1 — 6, 10 — 12	248	1 330	105	4 196	3,2	270 448	19 284 980	64	4 596	9 000
Latus			11 218	38 307	53 279	140 229		4 815 935	346 106 450			

im Jahre 1868.

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn		Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch, incl. aller Verluste beim Fahr- und Reservedienste							Holz-	Holz-	Als Verluste kann man von dem Cokes- resp. Kohlenverbräuche abrechnen				Hiernach bleibt als Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch für die mechanische Leistung, incl. Stillstand auf den Zwischenstationen					
im Ganzen.	pro Meile.	Cokes.	Steinkohlen.	im Ganzen.	pro Meile.	pro Centnermeile auf horizont. Bahn.	also für die Locomotive und Tender allein pro Meile auf horizont. Bahn.		Verbrauch beim Anheizen pro Tag		für Anheizen und Ausreissen des Feuers		für den Dienst bei der Arrangirung der Züge und Reserve.	Zusammen	für die Fahrzeit im Ganzen.	pro Stunde der Fahrzeit.	pro Meile.	pro Centnermeile.	also für die Locomotive und Tender allein auf horizontaler Bahn pro Meile.	
Centnermeilen.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Cubikf.	Cubikf.	Z.-Pfd.	im Ganzen	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	
18 626 260	4 340	1 545	3 470	5 015	117	0,027	78	1 655	328	250	695	64	759	4 256	448	99	0,023	52		
—	—	1 850	280	2 130	—	—	—	816	162	250	343	1 787	2 130	—	—	—	—	—		
—	—	235	—	235	—	—	—	95	19	250	40	195	235	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—		
133 010	7 389	710	4 130	4 840	26 883	3,639	19 468	1 465	290	350	861	3 961	4 822	18	257	100	0,014	75		
17 170 270	5 205	2 360	3 210	5 570	169	0,032	126	1 888	374	300	951	1 917	2 868	2 702	373	82	0,016	63		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—		
2 365 820	4 858	2 038	836	2 874	590	0,121	476	1 286	255	300	648	1 736	2 384	490	408	101	0,021	83		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—		
32 064 620	7 018	1 650	5 710	7 360	161	0,023	123	1 840	364	350	1 082	616	1 698	5 662	456	124	0,018	96		
23 094 520	7 126	1 786	3 093	4 879	151	0,021	112	1 831	274	350	812	577	1 389	3 490	409	108	0,015	80		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—		
8 160 500	6 497	515	1 730	2 245	179	0,028	150	548	109	350	322	408	730	1 515	470	121	0,019	102		
33 253 130	6 418	3 710	4 245	7 955	151	0,024	117	1 941	384	350	1 141	1 116	2 257	5 698	473	110	0,017	83		
18 768 160	6 608	1 580	2 460	4 040	142	0,022	107	1 006	199	350	592	499	1 091	2 949	444	104	0,016	78		
483 220	5 822	5	205	210	253	0,043	230	54	11	350	32	95	127	83	461	100	0,017	91		
21 603 320	8 151	1 430	3 665	5 095	192	0,024	117	1 149	228	350	676	1 209	1 885	3 210	623	121	0,015	73		
31 308 940	6 671	1 619	9 266	10 885	232	0,035	170	2 078	412	350	1 222	3 834	5 056	5 829	461	124	0,019	92		
14 317 790	6 179	3 280	275	3 555	153	0,024	109	768	152	300	387	17	404	3 151	621	136	0,022	100		
5 618 810	6 074	1 407	195	1 602	173	0,029	131	304	60	300	153	—	153	1 449	732	157	0,026	118		
10 466 360	6 776	70	3 465	3 535	229	0,034	182	1 065	211	350	627	71	698	2 837	488	184	0,027	144		
35 728 450	7 820	1 822	5 021	6 843	150	0,019	102	1 643	326	350	966	883	1 849	4 994	429	109	0,014	75		
2 496 460	7 825	825	6 860	7 685	2 409	0,308	1 977	1 798	356	350	1 057	6 228	7 285	400	488	125	0,016	103		
29 059 110	9 881	15	7 160	7 175	244	0,025	161	1 518	301	350	893	2 307	3 200	3 975	391	135	0,014	90		
27 588 690	9 756	95	6 860	6 955	246	0,025	161	1 387	275	350	816	2 337	3 153	3 802	413	134	0,014	90		
4 197 190	5 750	780	720	1 500	205	0,035	159	244	48	300	123	—	123	1 377	840	189	0,033	149		
30 569 470	6 081	6 635	730	7 365	147	0,024	109	1 292	256	300	651	5	656	6 709	637	133	0,022	100		
30 392 510	6 046	6 865	1 295	8 160	162	0,026	118	1 250	248	300	630	—	630	7 530	706	150	0,025	113		
28 218 430	8 213	125	6 175	6 300	183	0,022	141	1 233	244	350	725	1 109	1 834	4 466	478	130	0,016	103		
31 134 970	6 360	575	8 380	8 955	183	0,029	141	1 506	298	350	886	72	958	7 997	528	163	0,026	126		
22 476 010	8 507	100	7 460	7 569	286	0,034	218	1 530	303	350	900	3 499	4 399	3 161	437	120	0,014	90		
2 636 730	7 264	15	535	550	152	0,021	135	137	27	350	81	90	171	379	387	105	0,014	90		
35 517 380	9 527	155	8 765	8 920	239	0,025	161	1 709	333	350	1 004	3 172	4 176	4 744	388	127	0,013	83		
21 172 850	5 998	4 835	1 490	6 325	179	0,030	136	1 034	215	300	546	274	820	5 505	745	156	0,026	118		
—	—	939	3 110	4 049	—	—	—	977	193	350	574	3 475	4 049	—	—	—	—	—		
34 855 170	9 772	868	8 700	9 568	268	0,027	173	1 721	341	350	1 012	3 159	4 171	5 397	495	151	0,015	96		
28 453 710	8 186	1 440	9 171	10 611	305	0,037	238	1 703	337	350	1 001	2 126	3 127	7 484	638	215	0,026	167		
30 331 290	8 374	1 325	7 640	8 965	248	0,030	193	1 632	323	350	959	2 192	3 151	5 814	446	161	0,019	122		
39 068 370	9 959	35	10 885	10 920	278	0,028	181	1 774	351	350	1 043	3 149	4 192	6 728	583	172	0,017	109		
34 550 650	7 815	440	7 615	8 055	182	0,023	112	1 733	343	350	1 019	343	1 362	6 693	605	151	0,019	92		
34 209 950	9 853	120	8 350	8 470	244	0,025	161	1 739	344	350	1 022	2 866	3 888	4 582	410	132	0,013	83		
23 674 940	6 185	6 065	75	6 140	160	0,026	118	1 293	257	300	654	218	872	5 263	640	140	0,022	100		
5 027 20	6 064	1 805	4 335	6 190	747	0,123	598	1 971	390	350	1 159	4 031	5 190	1 000	444	121	0,020	97		
32 739 800	6 316	7 660	765	8 425	163	0,026	118	1 709	333	300	861	—	861	7 564	678	146	0,023	104		
15 962 960	6 161	3 860	120	3 980	154	0,025	113	834	165	300	420	9	429	3 551	607	137	0,022	100		
45 848 220	15 396	5	8 114	8 119	273	0,018	162	1 310	259	400	880	—	880	7 239	665	243	0,016	144		
11 347 380	6 154	2 735	105	2 890	157	0,025	113	534	116	300	294	9	303	2 587	652	140	0,023	104		
20 747 490	9 418	575	5 730	6 305	286	0,030	193	1 012	201	350	595	208	803	5 502	707	250	0,027	173		
18 147 920	5 939	4 830	640	5 470	181	0,030	136	929	184	300	468	20	488	4 982	672	164	0,027	122		
28 896 540	6 278	7 645	130	7 775	169	0,027	122	1 530	303	300	771	48	819	6 956	693	151	0,024	109		
53 964 140	15 747	80	9 450	9 530	278	0,018	162	1 536	304	400	1 032	49	1 081	8 449	694	247	0,016	144		
47 586 010	14 260	50	9 925	9 975	299	0,021	189	1 298	257	400	872	258	1 130	8 845	638	265	0,019	171		
33 333 610	14 697	—	6 455	6 455	285	0,019	171	756	150	400	508	229	737	5 718	610	252	0,017	153		
—	—	5 800	130	5 930	—	—	—	1 804	357	350	1 061	4 869	5 930	—	—	—	—	—		
—	—	5 322	145	5 467	—	—	—	1 798	356	350	1 057	4 410	5 467	—	—	—	—	—		
57 048 980	13 596	11	10 199	10 210	243	0,018	162	1 477	293	400	992	175	1 167	9 043	630	216	0,016	144		
1 134 422 090	—	100 292	219 525	319 817	—	—	—	66 796	13 229	—	38 116	69 921	103 037	211 780	—	—	—	—	—	

Leistungen der Locomotiven

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Nummern der Monate, in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit. Stund.	Dienstzeit bei Arrangirung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stund.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit oder durch- laufene Meilen pro Stunde, incl. der Aufenthalte auf den Zwischenstationen.	Beschaffte		Durchschnitt- liche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomotive nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von
								Achs- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- centnern, reducirt auf hori- zontale Bahn.	
	Transport	—	11 218	38 307	58 279	140 229		4 815 935	346 106 450			
57	Richmond	1—3, 6—12	191	893	11	3 796	4,3	80 735	5 848 690	21	1 541	4 530
58	Aller	1—2 u. 12	30	174	81	441	2,5	14 122	1 035 570	32	2 348	9 000
59	Innerste	1—5, 7—12	307	1 429	58	4 090	2,9	386 176	26 135 040	94	6 390	9 000
60	Regenstein	1—12	340	1 981	484	4 335	2,2	170 256	13 199 830	39	3 045	9 000
61	Elfas	1—12	266	319	2 846	1 401	4,4	10 150	866 010	7	618	6 420
62	Ith	1—8, 10—12	150	401	—	1 697	4,2	24 532	2 380 240	14	1 403	6 420
63	Höxter	1—6, 9—12	255	1 914	355	4 470	2,3	287 576	20 950 150	64	4 687	9 000
64	Bevern	1—5	42	239	82	570	2,4	35 307	2 561 770	62	4 494	9 000
65	Rammelsberg	1—12	305	2 297	676	5 242	2,3	262 523	19 084 940	50	3 641	9 000
66	Bärenstein	1—12	313	2 308	307	5 435	2,4	435 247	31 372 550	80	5 772	9 000
67	Teufelsmauer	3—12	200	1 408	—	3 560	2,5	441 528	31 233 710	124	8 774	9 000
68	Burg Homburg	1—5, 10—12	143	1 034	337	2 506	2,4	105 066	7 648 330	42	3 052	9 000
69	Schill	1—2, 7—12	172	896	147	3 449	3,8	75 159	5 264 030	22	1 526	4 530
70	Goslar	1—8	187	722	1 783	2 943	4,0	53 225	4 003 860	17	1 360	4 530
71	Ottmer	1 u. 3—12	227	1 291	21	5 279	4,1	100 598	7 294 460	19	1 382	4 530
72	Halberstadt	1—6, 10—12	164	1 109	150	2 617	2,4	171 399	12 487 500	65	4 772	9 000
73	Stauffenburg	2—12	275	2 038	592	4 810	2,4	241 168	17 507 360	50	3 640	9 000
74	Ecker	1—12	291	1 434	1 026	5 158	5,0	268 183	18 797 500	52	3 644	9 000
75	Düsseldorf	1—4, 6—11	150	1 115	226	2 571	2,3	149 665	9 905 910	58	3 853	9 000
76	Fürstenberg	2—12	251	1 476	289	5 579	3,7	122 548	8 861 100	22	1 588	9 000
77	Köterberg	1—3 5—9	141	1 086	116	2 471	2,3	159 149	11 675 450	64	4 725	9 000
78	Münster	1—12	282	1 440	1 066	5 134	3,6	256 083	18 447 950	50	3 593	9 000
79	Ilseburg	1—12	306	1 628	1 094	5 819	3,6	307 498	22 123 010	53	3 802	9 000
80	Elberfeld	1—10 u. 12	310	1 602	18	5 356	3,3	352 597	25 194 930	66	4 704	9 000
81	Soest	1—11	324	432	6 779	1 702	3,9	23 785	1 682 970	14	989	6 420
82	Main	1—12	321	292	6 493	944	3,2	14 478	1 032 870	15	1 094	6 420
83	Königslutter	1—12	284	1 213	721	4 979	4,1	238 846	18 087 880	48	3 633	9 000
84	Thale	1—12	310	12	4 132	29	2,4	1 363	96 590	47	3 331	6 420
85	Hildesheim	1—12	254	1 882	631	4 397	2,3	217 844	15 801 660	50	3 594	9 000
86	Aachen	1—12	177	470	14	1 989	4,2	28 191	2 787 830	14	1 402	6 420
87	Rosstrappe	1—12	256	2 023	268	4 637	2,3	319 457	23 250 960	69	5 014	9 000
88	Walkenried	1—6, 8—12	251	1 768	566	4 335	2,5	216 984	15 759 180	50	3 635	9 000
89	Paderborn	1—2, 6—12	177	917	58	4 284	4,7	92 463	6 502 650	22	1 518	4 530
90	Fallstein	1—7, 9—12	258	1 557	253	6 308	4,1	115 802	8 513 640	18	1 349	4 530
91	Hessen	1—12	324	1 946	142	4 992	2,6	166 602	12 901 700	33	2 584	9 000
92	Romke	1—12	323	1 638	147	4 974	3,0	400 951	28 812 960	81	5 793	9 000
93	Emden	1—12	287	1 292	1 129	4 158	3,2	133 021	9 406 350	32	2 262	9 000
94	Jerxheim	1—12	313	1 740	415	4 849	2,8	256 229	16 856 990	53	3 476	9 000
95	Huy	1—12	330	1 594	90	4 597	2,9	409 160	29 225 530	89	6 358	9 000
96	Bielstein	1—12	303	1 862	215	6 238	3,4	172 007	12 229 790	28	1 961	9 000
97	Wien	1—12	154	760	—	5 322	7,0	126 714	8 973 250	24	1 686	4 530
98	München	1—12	158	773	—	5 484	7,1	134 520	9 514 470	25	1 735	4 530
99	Rübeland	2—12	245	1 773	670	4 123	2,3	217 997	15 849 130	53	3 839	9 000
100	Kreienzen	2—12	266	2 048	337	4 738	2,3	333 625	24 128 760	70	5 093	9 000
101	Minden	4—12	216	1 249	81	5 084	4,1	95 920	6 935 210	19	1 364	4 530
102	Nordhausen	4—12	229	1 405	279	3 622	2,6	296 279	21 513 910	82	5 940	9 000
103	Hasselfelde	6—12	185	1 415	264	3 155	2,2	238 727	17 185 040	76	5 447	9 000
104	Finkler	9—12	35	163	—	952	5,8	21 472	1 480 770	23	1 555	4 530
105	Osterode	10—12	62	362	9	1 335	3,7	19 618	1 408 030	15	1 055	4 530
106	Lothar	10—12	44	217	20	1 060	4,9	14 353	1 026 990	14	970	4 530
107	Vienenburg	10—12	57	326	14	1 212	3,7	17 885	1 274 890	15	1 052	4 530
108	Boerssum	11—12	28	155	—	600	3,9	9 801	707 770	16	1 180	4 530
109	Egestorff	11—12	17	77	—	474	6,2	10 378	738 420	22	1 558	4 530
	Summa		27 704	99 902	93 771	329 536		13 670 897	983 672 530			
	Durchschnitt		216	951	893	3 138	3,3	130 199	9 368 310	41	2 985	6 856

Bei einigen Locomotiven rührt der starke Cokesverbrauch pro Meile incl. aller Verluste davon her, dass jene Locomotiven

im Jahre 1868 (Fortsetzung).

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn		Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch, incl. aller Verluste beim Fahr- und Reservedienste							Holz-	Holz-kohlen-	Als Verluste kann man von dem Cokes- resp. Kohlen-verbräuche abrechnen				Hiernach bleibt als Cokes- resp. Stein-kohlenverbrauch für die mechanische Leistung, incl. Stillstand auf den Zwischenstationen					
im Ganzen.	pro Meile.	Cokes.	Stein-kohlen.	im Gan-zen.	pro Meile	pro Centnermeile auf horizont. Bahn.	also für die Locomo-tive und Tender allein pro Meile auf horizon-taler Bahn.	Verbrauch beim Anheizen pro Tag	5,954	1,179	für Anheizen und Ausreissen des Feuers		Zu-sam-men	für die Fahrzeit im Ganzen.	pro Stunde der Fahrzeit.	pro Meile.	pro Centner-meile.	also für die Loco-motive und Tender allein auf horizon-taler Bahn pro Meile		
Centnermeilen.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Cubikf.	Cubikf.	Z.-Pfd.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.		
1 134 422 090		100 292	219 525	319 817				66 796	13 229		38 116	69 921	108 037	211 780						
23 044 570	6 071	6 755	430	7 185	189	0,031	140	1 137	225	300	573	11	584	6 601	739	174	0,029.	131		
5 004 570	11 348	—	1 370	1 370	311	0,027	243	179	35	400	120	137	257	1 113	640	252	0,022	198		
62 945 040	15 390	33	12 530	12 563	307	0,020	180	1 828	362	400	1 228	79	1 307	11 256	788	275	0,018	162		
52 214 830	12 045	5	12 620	12 625	290	0,024	216	2 024	401	400	1 360	769	2 129	10 496	530	242	0,020	180		
9 860 430	7 038	1 865	4745	6 610	472	0,061	382	1 584	314	350	931	4 453	5 384	1 226	384	88	0,012	77		
13 274 980	7 823	4 350	933	5 283	313	0,040	257	893	177	350	525	—	525	4 758	1 186	280	0,036	231		
61 180 150	13 687	10	12 395	12 405	278	0,020	180	1 518	301	400	1 020	562	1 582	10 823	565	242	0,018	162		
7 691 770	13 490	30	1 890	1 920	337	0,025	225	250	50	400	168	129	297	1 623	679	285	0,021	189		
66 262 940	12 641	5	13 110	13 115	250	0,020	180	1 816	360	400	1 220	1 037	2 257	10 858	473	207	0,016	144		
80 287 550	14 772	10	15 365	15 375	264	0,019	171	1 864	369	400	1 252	474	1 726	13 649	591	251	0,017	153		
63 273 710	17 774	—	9 820	9 820	276	0,016	144	1 191	236	400	800	—	800	9 020	641	253	0,014	126		
30 202 330	12 052	—	6 575	6 575	262	0,022	198	852	169	400	572	550	1 122	5 453	527	218	0,018	162		
20 888 000	6 056	370	6 405	6 775	196	0,032	145	1 024	203	300	516	169	685	6 090	680	177	0,029	131		
17 335 650	5 890	200	6 730	6 930	235	0,040	181	1 113	221	300	561	1 765	2 326	4 604	638	156	0,027	122		
31 208 330	5 912	120	7 765	7 885	149	0,025	113	1 352	268	300	681	22	703	7 182	556	136	0,023	104		
36 040 500	13 772	—	8 085	8 085	309	0,022	198	977	193	400	656	246	902	7 183	648	274	0,020	180		
60 797 360	12 640	—	12 195	12 195	259	0,020	180	1 637	324	400	1 100	901	2 001	10 194	500	212	0,017	153		
65 219 500	12 644	70	12 632	12 702	246	0,019	171	1 733	343	400	1 164	1 557	2 721	9 981	696	194	0,015	135		
33 044 910	12 853	15	7 130	7 145	278	0,022	198	893	177	400	600	343	943	6 202	556	241	0,019	171		
59 072 100	10 588	125	9 890	10 015	179	0,017	153	1 495	296	400	1 004	482	1 486	8 529	578	153	0,014	126		
33 914 450	13 725	—	6 905	6 905	279	0,020	180	840	166	400	564	185	749	6 156	567	249	0,018	162		
64 653 950	12 593	115	13 905	14 020	273	0,022	198	1 679	333	400	1 128	1 644	2 772	11 248	781	219	0,017	153		
74 494 010	12 802	5	15 069	15 074	260	0,020	180	1 822	361	400	1 224	1 687	2 911	12 163	747	209	0,016	144		
73 398 930	13 704	—	11 365	11 365	212	0,015	135	1 846	366	400	1 240	28	1 268	10 097	630	189	0,014	126		
12 609 810	7 409	330	7 110	7 440	437	0,059	379	1 929	382	350	1 134	4 586	5 720	1 720	398	101	0,014	90		
7 093 350	7 514	1 810	7 130	8 940	947	0,093	597	1 911	379	350	1 123	6 867	7 990	950	325	101	0,013	83		
62 898 880	12 633	45	13 070	13 115	263	0,021	189	1 691	335	400	1 136	1 102	2 238	10 877	897	218	0,017	153		
272 770	9 751	1 210	4 410	5 620	19379	2,060	13225	1 846	366	350	1 085	4 470	5 555	65	6	224	0,024	154		
55 374 660	12 594	—	11 010	11 010	250	0,020	180	1 512	300	400	1 016	956	1 972	9 038	480	206	0,016	144		
15 557 210	7 822	4 861	1 265	6 126	308	0,039	250	1 054	209	350	619	23	642	5 484	1 167	276	0,035	225		
64 983 960	14 014	—	12 187	12 187	263	0,019	171	1 524	302	400	1 024	433	1 457	10 730	530	231	0,017	153		
54 774 180	12 635	—	10 425	10 425	240	0,019	171	1 495	296	400	1 004	869	1 873	8 552	484	197	0,016	144		
25 909 170	6 048	375	6 710	7 085	165	0,027	122	1 054	209	300	531	62	593	6 492	708	152	0,025	113		
37 088 880	5 879	230	10 190	10 420	165	0,028	127	1 536	304	300	774	263	1 037	9 383	603	149	0,025	113		
57 829 700	11 584	50	11 410	11 460	230	0,020	180	1 929	382	400	1 296	235	1 531	9 929	510	199	0,017	153		
73 578 960	14 793	13	12 050	12 093	243	0,016	144	1 923	381	400	1 292	202	1 494	10 599	647	213	0,014	126		
46 828 350	11 262	10	8 825	8 835	212	0,019	171	1 709	338	400	1 148	1 697	2 845	5 990	464	144	0,013	117		
60 497 990	12 476	25	12 137	12 162	251	0,020	180	1 864	369	400	1 252	655	1 907	10 255	589	212	0,017	153		
70 598 530	15 358	6	11 575	11 581	252	0,016	144	1 965	389	400	1 320	148	1 468	10 113	634	220	0,014	126		
68 371 790	10 961	85	11 855	11 940	191	0,017	153	1 804	357	400	1 212	348	1 560	10 380	557	166	0,015	135		
33 081 910	6 216	1 310	7 780	9 090	171	0,027	122	917	182	300	462	—	462	8 628	1 135	162	0,026	118		
34 356 990	6 265	1 385	7 705	9 090	166	0,026	118	941	186	300	474	—	474	8 616	1 115	157	0,025	113		
53 001 130	12 839	25	10 105	10 130	245	0,019	171	1 459	289	400	980	1 005	1 985	8 145	459	197	0,015	135		
66 770 760	14 039	5	12 755	12 760	269	0,019	171	1 584	314	400	1 064	579	1 643	11 117	542	235	0,017	153		
29 965 730	5 894	167	6 800	6 967	137	0,023	104	1 286	255	300	648	81	729	6 238	499	123	0,021	95		
54 111 910	14 940	—	8 780	8 780	242	0,016	144	1 364	270	400	916	434	1 350	7 430	529	205	0,014	126		
45 580 040	14 447	—	8 350	8 350	265	0,018	162	1 102	213	400	740	407	1 147	7 203	509	228	0,016	144		
5 793 330	6 085	80	1 690	1 770	186	0,031	140	208	41	300	105	—	105	1 665	1 021	175	0,029	131		
7 455 580	5 585	505	1 730	2 235	167	0,030	136	369	73	300	186	10	193	2 039	563	153	0,027	122		
5 828 790	5 499	15	1 865	1 880	130	0,024	109	262	52	300	132	21	153	1 227	565	116	0,021	95		
6 765 250	5 582	200	1 845	2 045	169	0,030	136	339	67	300	171	15	186	1 859	570	153	0,027	122		
3 425 770	5 710	20	1 040	1 060	177	0,031	140	167	33	300	84	—	84	976	630	163	0,028	127		
2 885 640	6 088	96	780	876	187	0,030	136	101	20	300	51	—	51	825	1 072	174	0,028	127		
3 243 023 670		127 233	651 498	778 731				135 188	26 777		81 302	112 619	193 921	584 810						
30 885 940	9 841	1 222	6 205	7 417	236	0,024	165	1 288	255	358	774	1073	1 847	5 570	585	177	0,018	123		

vorzugsweise zum Arrangiren der Züge verwandt sind und verhältnissmässig wenig Meilen zurückgelegt haben.

IX. Leistungen der Wagen

(Nach braun-

Gesamt-Leistungen der verschiedenen Wagengattungen.							Leistungen der hiesigen		
Stück.	Gattung der Wagen.	Bedeckte oder offene.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Zurückgelegte Meilen		Achs- meilen aller Wagen.	Bezeichnung der Wagen.	
					aller Wagen.	im Durch- schnitt für jeden Wagen.			
2	Hof-Reisewagen, ohne Nr. u. Nr. 1	bedeckt	3	6	524	262	1 573	Hiesige Wagen: Personenwagen Güterwagen Personen- und Güterwagen	
1	Salonwagen(Pers.-Wgn.)I. Cl. Nr. 76	"	3	3	488	488	1 464		
35	Personenw. I. u. II. Cl. Nr. $\frac{4}{7}$, $\frac{47}{66}$, $\frac{72}{75}$, $\frac{77}{80}$, $\frac{98}{106}$, $\frac{112}{113}$, $\frac{124}{125}$	"	3	105	214 399	6 126	643 196		
1	" II. Cl. Nr. 23	"	3	3	204	204	613		
11	" I, II. u. III. Cl. Nr. 3, 15, 18, 31, 34, $\frac{69}{71}$, $\frac{81}{83}$. .	"	3	33	31 352	2 850	94 057		
3	" II. u. III. Cl. Nr. 13, 20, 24 . .	"	3	9	7 549	2 516	22 647	Fremde Wagen: Personenwagen Güterwagen Personen- und Güterwagen	
72	" III. Cl. Nr. 2, $\frac{8}{12}$, 17, 19, 21, 22, 25, $\frac{26}{30}$, 32, 33, $\frac{35}{46}$, $\frac{57}{68}$, $\frac{84}{97}$, $\frac{107}{111}$, $\frac{114}{123}$, 126 . .	"	3	216	305 787	4 247	917 362		
3	" II. u. III. Cl. Nr. $\frac{151}{153}$. .	"	2	6	9 763	3 254	19 526		
1	Personen- u. Geräthewagen Nr. 14	"	3	3	78	78	234	Hiesige und fremde Wagen:	
129	Summa der bedeckten Personenw.	—	—	384	570 144	4 419	1 700 672	Personenwagen Güterwagen Personen- und Güterwagen	
48	Güterwagen Nr. $\frac{201}{248}$	bedeckt	4	192	131 406	2 738	525 626	Personen- und Güterwagen	
3	" Nr. $\frac{298}{300}$	"	3	9	291 398	5 828	874 194		
47	" Nr. $\frac{301}{347}$	"	3	141					
1	Vieh w. mit doppelt. Böden Nr. 401	"	2	2	1 251	1 251	2 502		
3	Pferdew. Nr. $\frac{351}{353}$	"	2	6	4 281	1 427	8 562		
386	Güterwagen Nr. $\frac{365}{400}$, $\frac{402}{413}$, $\frac{415}{476}$, $\frac{490}{663}$, $\frac{674}{775}$. .	"	2	772	1 252 307	3 244	2 504 614	Personen- und Güterwagen	
23	Vieh wagen Nr. $\frac{477}{489}$, $\frac{664}{673}$. . .	"	2	46	57 038	2 480	114 075		
168	Güterwagen Nr. $\frac{1001}{1168}$	"	2	336	599 285	3 567	1 198 569		
679	Summa der bedeckten Güterwagen	—	—	1 504	2 336 966	3 439	5 228 142		
129	Güterwagen Nr. $\frac{1201}{1289}$, $\frac{1291}{1330}$	offen	2	258	294 548	2 283	589 096	Personen- und Güterwagen	
6	Vieh wagen Nr. $\frac{1451}{1456}$	"	2	12	6 062	1 010	12 123		
28	Langholztransportw. Nr. $\frac{1501}{1528}$.	"	2	56	29 485	1 053	58 970		
2	Equipagewagen Nr. 1551, 1552 . .	"	2	4	1 977	988	3 954		
8	Güterwagen Nr. $\frac{1601}{1608}$	"	4	32	10 791	1 349	43 166		
30	" Nr. $\frac{1651}{1680}$	"	3	90	49 090	1 327	147 270		
7	" Nr. $\frac{1701}{1707}$	"	3	21					
641	Kohlen- u. Cokeswagen Nr. $\frac{1801}{2441}$	"	2	1 282	1 441 045	2 248	2 882 091		
851	Summa der offenen Güterwagen .	—	—	1 755	1 832 998	2 154	3 736 670		
129	Personenwagen	bedeckt	—	384	570 144	4 419	1 700 672		
1530	Güterwagen	bedeckt und offen	—	3 259	4 169 964	2 725	8 964 812		
1659	Personen- und Güterwagen . . .	bedeckt und offen	—	3 643	4 740 108	2 857	10 665 484		

im Jahre 1868.

schw. Maasse.)

Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen nach Achsmeilen.

Auf hiesigen Bahnen			Auf fremden Bahnen beladen und leer.	Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbez. Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf d. Wag. d. nebenbez. Bahnen.		
beladen	leer.	beladen und leer.			Personen-wagen.	Güter-wagen.	Personen- u. Güterwagen.	Personen-wagen.	Güter-wagen.	Personen- u. Güterwagen.
1 120 915	7 911	1 128 826	571 846	Albertsbahn	—	290	290	—	173	173
2 801 642	943 164	3 744 806	5 220 006	Altona-Kiejer	—	812	812	—	88	88
3 922 557	951 075	4 873 632	5 791 852	Anhaltin'sche Leopolds-Aussig-Töplitzer	—	14	14	—	—	—
664 283	—	664 283		Badische	—	13 164	13 164	—	75	75
5 382 961	2 458 723	7 841 684		Bayerische Ost-	—	172	172	—	5 445	5 445
6 047 244	2 458 723	8 505 967		Bayerische Staats-	—	2 149	2 149	—	675	675
1 785 198	7 911	1 793 109		Bebra-Hanauer	—	1 388	1 388	—	1 791	1 791
8 184 603	3 401 887	11 586 490		Belgische u. Französische B.	—	70 755	70 755	—	636	636
9 969 801	3 409 798	13 379 599		Belgische grand central-	—	—	—	—	83	83
				Belgische Nord-	—	—	—	—	3 533	3 533
				Belgische Staats-	—	—	—	—	18 804	18 804
				Berg- u. Forstamt Clausthaler	—	—	—	—	1 246	1 246
				Bergisch-Märkische	99 793	553 737	653 530	53 475	1 098 028	1 151 503
				Berlin-Anhaltische	—	1 678	1 678	—	19 145	19 145
				Berlin-Görlitzer	—	871	871	—	538	538
				Berlin-Hamburger	—	9 359	9 359	—	3 563	3 563
				Berlin-Potsdam-Magdeburger	135 644	411 070	546 714	140 213	555 516	695 729
				Berlin-Stettiner	—	4 426	4 426	—	17 602	17 602
				Böhmische Nord-	—	63	—	—	365	365
				Breslau-Freiburger	—	59	59	—	1 099	1 099
				Dietsdorf-Arnstädter	—	1 033	1 033	—	215	215
				Frankfurt-Hanauer	—	86	86	—	7 877	7 877
				Französische Nord-	—	16	16	—	2 480	2 480
				Französische Ost-	—	—	—	—	98	98
				Friedrich-Franz-	—	—	—	—	45	45
				Galizische Karl-Ludwigs-	—	17	17	—	—	—
				Görsnitz-Geraer	—	6	6	—	—	—
				Greiz-Brunner	—	5	5	—	—	—
				Grossenhayner Zweig-	—	3 565	3 565	—	39 901	39 901
				Halle-Casseler	108 464	1 517 702	1 626 166	100 157	1 541 978	1 642 135
				Hannoversche	—	5 261	5 261	—	9 815	9 815
				Hessische Ludwigs-	—	9 502	9 502	—	1 298	1 298
				Hessische Nord-	—	239	239	—	117	117
				Homburger	—	1 240	1 240	—	—	—
				Ilse-Zweig-	—	158	158	—	1 353	1 353
				Kaiserin-Elisabeth-	—	—	—	—	8 419	8 419
				Kaiser-Ferdinands-Nord-	—	728 684	777 263	42 023	941 235	983 258
				Köln-Mindener u. Köln-Giessener	48 579	77 426	77 426	—	119 888	119 888
				Leipzig-Dresdener	—	3 596	3 596	—	91	91
				Löbau-Zittauer	—	347 041	385 532	38 156	684	684
				Lübeck-Büchener	33 291	241 150	241 920	—	1 599 632	1 637 758
				Magdeburg-Halberstädter	770	8 122	8 122	—	212 358	212 338
				Magdeburg-Leipziger	—	25 664	26 664	—	128 700	128 700
				Magdeburg-Wittenberger	—	130 860	158 819	35 082	3 537	3 537
				Main-Neckar-	27 459	506	506	—	31 734	66 816
				Main-Weser-	—	2 238	2 238	—	1 417	1 417
				Mecklenburgische	—	8 672	8 672	—	14 531	14 531
				Nassauische	—	2 589	2 589	—	33 191	33 191
				Niederländische Rhein-	—	10 542	10 542	—	4 134	4 134
				Niederländische Staats-	—	—	—	—	11 848	11 848
				Niederschlesisch-Märkische	—	—	—	—	494	494
				Niederschlesische Zweig-	—	—	—	—	—	—
				Norddeutscher Verband:	—	—	—	—	—	—
				a) Gemeinschaftl. Post-, Personen- u. Gepäckwagen	—	—	—	50 437	106 734	157 171
				b) Courierzug-Wagen	—	—	—	188 142	—	188 142
				Oberschlesische	—	427	427	—	4 175	4 175
				Oesterreichische Staats-	142 734	142 734	142 734	—	189 006	189 006
				Oesterreichische Süd-	108	108	108	—	46	46
				Offenbach-Frankfurter	—	21	21	—	—	—
				Oldenburgische	—	6 790	6 790	—	17 535	17 535
				Ostpreussische Südbahn	—	211	211	—	91	91
				Phönix	—	—	—	—	205	205
				Preussische Ost-	—	33 556	33 556	—	115 634	115 638
				Paris-Lyon-Mittelmeer-	—	—	—	—	238	238
				Pfälzische Ludwigs-	—	890	890	—	1 075	1 075
				Pfälzische Maximilians-	—	66	66	—	521	521
				Preussische Post	—	—	—	—	155 016	155 016
				Rheinische	—	10 363	10 363	—	90 173	90 173
				Rhein-Nahe-	—	6 311	6 311	—	1 508	1 508
				Rechte Oder-Ufer-	—	—	—	—	46	46
				Saarbrücker	—	256	256	—	7 948	7 948
				Sächsisch-Böhmische	—	13 755	13 755	—	—	—
				Sächsisch-Oestliche	—	6 496	6 496	—	54 253	54 253
				Sächsisch-Schlesische	—	33 821	33 821	—	54 574	54 574
				Sächsisch-Westliche	—	112	112	—	—	—
				Schleswigsche	—	—	—	—	—	—
Latus					459 000	4 452 034	4 911 034	647 685	7 224 328	7 872 013

Leistungen der hiesigen Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen nach Achsmilen.

Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbezeichneten Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die Wagen der nebenbezeichneten Bahnen.		
	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- und Güterwagen.	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- und Güterwagen.
<i>Transport . .</i>	459 000	4 452 034	4 911 034	647 635	7 224 328	7 872 013
Schweizerische Nord-Ost	—	73	73	—	—	—
Schweizerische Central	—	—	—	—	59	59
Süd-Norddeutsche Verbindungs-	—	392	392	—	1 627	1 627
Stargard-Posener	—	187	187	—	879	879
Taunus	—	666	666	—	1 651	1 651
Tharandt-Freiburger	—	98	98	—	—	—
Thüringische	—	12 056	12 056	—	15 699	15 699
Tilsit-Insterburger	—	28	28	—	—	—
Waltersbäuser	—	4	4	—	—	—
Warschau-Bromberger	—	600	600	—	46	46
Warschau-Wiener	—	535	535	—	91	91
Werra	—	6 908	6 908	—	2 250	2 250
Westphälische	111 525	732 530	844 055	15 478	538 375	553 853
Wilhelms	—	—	—	—	320	320
Württembergische	—	13 895	13 895	—	1 763	2 172
Zittau-Reichenberger	—	—	—	409	690	690
Gala-Wagen	1 321	—	1 321	711	—	711
Als Fracht beförderte Locomotiven u. Wagen	—	—	—	—	53 906	53 906
<i>Summa . .</i>	571 846	5 220 006	5 791 852	664 253	7 841 684	8 505 967

Die Leistungen der hiesigen und fremden Wagen auf den hiesigen Bahnen vertheilen sich auf die Bahnstrecken wie folgt:

Bahnstrecke.	Achsmilen					Bemerkungen.
	der Personen- wagen.	der Güterwagen			der Personen- und Güterwagen zusammen.	
		beladen.	leer.	beladen und leer.		
Braunschweig-Wolfenbüttel	227 217	686 197	288 462	974 659	1 201 876	
Wolfenbüttel-Oschersleben	556 811	2 923 576	1 174 595	4 098 171	4 654 982	
Jerxheim-Helmstedt	74 914	115 691	46 416	162 107	237 021	
Jerxheim-Börssum	52 061	369 149	187 157	556 306	608 367	
Wolfenbüttel-Börssum	110 973	267 562	96 554	364 116	475 089	
Börssum-Harzburg	84 879	216 475	124 401	340 876	425 755	
Vienenburg-Goslar	30 942	58 761	13 733	72 494	103 436	
Börssum-Kreiensen	308 436	1 599 077	594 022	2 193 099	2 501 535	
Kreiensen-Preuss.-Br. Grenze b. H.	168 252	1 013 117	473 828	1 486 945	1 655 197	
Braunschweig-Braunsch.-Hannov. Grze	178 624	934 998	402 719	1 337 717	1 516 341	
Alle Bahnen	1 793 109	8 184 603	3 401 887	11 586 490	13 379 599	

X.

Personen- und Güter-Frequenz im Jahre 1868.

Bemerkung. In die nachstehende Tabelle hat in die Columnen „Gegen Fahrgeld beförderte Personen I., II., III. Classe“ nur die Zahl der ausgegebenen Billets eingetragen werden können, welche indessen hinter der „wirklich beförderten Personenzahl“ weit zurückbleibt. Es hat dies seinen Grund darin, dass als Retourbillets für die II. und III. Wagenclasse einfache Billets der nächsthöheren Classe und für die I. Classe 1 Billet I. und 1 Billet III. Classe ausgegeben werden und ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden, nicht geführt ist.

Die zu Dienst- und Privatzwecken frei beförderten Beamten, Bauarbeiter und sonstigen Freipassagiere sind sowohl auf der Hin-, wie auf der Rückreise jedesmal als eine „wirklich beförderte Person“ betrachtet und beträgt die Zahl der bewilligten Freifahrten nur die Hälfte der in nachstehender Tabelle als „wirklich befördert“ aufgeführten Personen.

Bahnstrecke und Bahnrichtung.	Länge.	P e r s o n e n													G e p ä c k		E i l g u t	
		Gegen Fahrgeld beförderte Personen			Militär und Auswanderer.	Fahrpersonal		Beamte und Freispassagiere.	Bauarbeiter.	Anzahl aller Personen.	Gewicht aller Personen, à 1/4 Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.
		erster	zweiter	dritter		bei den Personenzügen.	bei den Güterzügen.											
Meil.	Classe.	Classe.	Classe.															
A. Wirklich																		
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . .	1,50	17 359	105 177	117 504	13 862	40 796	40 752	15 216	6 337	357 003	446 254	1,50	53 192	1,50	88 051	1,50	132 077	1,0
„ Wolfenbüttel nach Braunschweig . . .	1,50	21 960	127 926	119 387	33 460	38 166	38 056	15 608	6 555	401 118	501 397	1,50	64 332	1,50	95 574	1,50	143 361	1,0
Braunschweig-Wolfenb. in beiden Richt.	3,00	39 319	233 103	236 891	47 322	78 962	78 808	30 824	12 892	758 121	947 651	1,50	123 524	1,50	183 625	1,50	275 438	1,0
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . .	7,50	9 743	81 574	109 407	15 630	26 607	33 672	6 448	1 457	284 528	355 073	5,80	57 627	6,44	111 277	6,46	178 899	1,0
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel . . .	7,50	9 321	88 906	113 207	33 732	19 326	30 672	6 562	1 160	302 886	378 607	5,82	60 971	6,62	106 261	6,94	173 608	1,0
Wolfenbüttel-Oschersl. in beiden Richt.	15,00	19 064	170 480	222 614	49 362	45 933	64 342	13 010	2 617	587 424	734 280	5,81	118 598	6,54	217 538	6,69	352 147	1,0
Von Jerxheim nach Helmstedt	3,00	2 440	27 572	33 591	695	10 514	4 378	716	1 476	81 384	101 730	2,00	7 182	2,02	5 594	2,18	9 961	1,0
„ Helmstedt nach Jerxheim	3,00	2 457	28 231	33 070	816	10 512	7 582	697	1 443	84 808	106 010	2,09	8 420	2,30	3 746	2,13	9 961	1,0
Jerxheim-Helmstedt in beiden Richt.	6,00	4 897	55 803	66 663	1 511	21 026	11 960	1 413	2 919	166 192	207 740	2,04	15 602	2,17	9 250	2,16	19 922	1,0
Von Börssum nach Jerxheim	3,30	594	5 789	11 216	2 147	4 352	11 601	308	1 744	37 751	47 189	2,86	3 338	3,18	20 556	3,28	27 669	1,0
„ Jerxheim nach Börssum	3,30	745	6 718	11 013	786	6 297	12 555	237	990	39 321	49 236	2,87	2 871	3,16	7 113	3,26	27 669	1,0
Börssum-Jerxheim in beiden Richtungen.	6,60	1 339	12 507	22 229	2 933	10 640	24 156	595	2 734	77 141	96 425	2,86	6 209	3,17	27 669	3,27	55 330	1,0
Von Wolfenbüttel nach Börssum	1,80	4 758	31 365	60 082	3 274	15 742	13 511	4 444	7 957	141 133	176 416	1,80	17 666	1,80	26 845	1,80	37 117	1,0
„ Börssum nach Wolfenbüttel	1,80	5 122	43 214	60 001	2 831	18 341	13 774	4 496	7 687	155 466	194 333	1,80	19 451	1,80	30 651	1,80	37 117	1,0
Wolfenbüttel-Börssum in beiden Richt.	3,60	9 880	74 579	120 083	6 105	34 083	27 285	8 940	15 644	296 599	370 749	1,80	37 117	1,80	57 496	1,80	74 579	1,0
Von Börssum nach Harzburg	2,80	3 725	23 809	36 247	1 557	9 256	9 201	1 196	39	85 030	106 288	1,94	10 136	1,97	9 883	1,81	15 733	1,0
„ Harzburg nach Börssum	2,80	3 289	25 982	36 485	1 530	9 291	9 201	1 241	47	87 145	108 931	1,89	9 879	1,98	5 850	1,79	15 733	1,0
Börssum-Harzburg in beiden Richtungen	5,60	7 023	49 791	72 732	3 147	18 547	18 412	2 437	86	172 175	215 219	1,91	20 015	1,97	15 733	1,80	30 651	1,0
Von Börssum nach Kreiensen	8,00	3 234	29 179	64 218	3 938	13 041	22 837	4 090	14 981	155 518	194 398	5,36	15 465	5,71	25 605	6,98	49 088	1,0
„ Kreiensen nach Börssum	8,00	3 217	32 303	65 632	5 247	13 653	21 800	4 396	16 205	162 453	203 066	5,27	16 639	5,77	49 493	7,59	49 088	1,0
Börssum-Kreiensen in beiden Richtungen	16,00	6 451	61 482	129 850	9 185	26 694	44 637	8 486	31 186	317 971	397 464	5,31	32 104	5,77	75 093	7,38	98 583	1,0
Von Kreiensen nach Holzminden	6,30	985	13 106	51 008	5 291	11 678	30 286	1 580	5 792	119 666	149 583	3,42	5 225	4,64	12 967	6,04	19 922	1,0
„ Holzminden nach Kreiensen	6,30	940	12 790	49 755	6 585	12 302	27 023	1 638	6 863	117 896	147 370	3,36	5 755	4,65	33 921	6,23	19 922	1,0
Kreiensen-Holzminden in beiden Richt.	12,60	1 925	25 896	100 763	11 876	23 980	57 309	3 218	12 595	237 562	296 953	3,39	10 980	4,65	46 888	6,18	37 117	1,0
Von Braunschweig nach Hannover	2,50	8 241	62 075	89 761	30 472	22 747	27 319	934	—	241 549	301 936	2,41	52 702	2,48	90 723	2,49	132 077	1,0
„ Hannover nach Braunschweig	2,50	8 912	67 176	86 923	11 966	26 056	35 219	1 331	—	237 619	297 024	2,39	47 160	2,47	69 687	2,49	132 077	1,0
Braunschweig-Hannover in beiden Richt.	5,00	17 153	129 251	176 690	42 438	48 803	62 538	2 265	—	479 168	598 960	2,40	99 862	2,48	160 410	2,49	270 438	1,0
Von Vienenburg nach Goslar	1,80	1 456	11 024	15 411	1 437	8 361	2 878	421	667	41 655	52 069	1,62	3 940	1,73	4 273	1,78	9 961	1,0
„ Goslar nach Vienenburg	1,80	1 767	12 650	15 420	1 206	8 346	2 863	439	569	43 260	54 075	1,60	3 935	1,72	3 030	1,70	9 961	1,0
Vienenburg-Goslar in beiden Richtungen	3,60	3 223	23 674	30 831	2 643	16 707	5 741	860	1 236	84 915	106 144	1,61	7 875	1,72	7 303	1,77	19 922	1,0
Auf allen Bahnen	38,50	62 076	471 473	710 736	69 617	177 675	212 272	44 939	45 576	1 794 364	2 242 955	5,44	209 240	7,73	298 724	10,81	370 438	1,0
B. Gesamtbeförderung,																		
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . .	1,50	28 035	157 766	176 256	20 793	61 194	61 128	22 821	9 506	535 505	669 381	1,0	88 488	1,0	132 077	1,0	132 077	1,0
„ Wolfenbüttel nach Braunschweig . . .	1,50	32 940	191 889	179 091	50 190	57 249	57 034	23 412	9 832	601 677	752 035	1,0	96 498	1,0	143 361	1,0	143 361	1,0
Braunschweig-Wolfenb. in beiden Richt.	1,50	58 978	349 655	355 347	70 983	118 443	118 212	46 236	19 338	1 137 182	1 421 416	1,0	184 986	1,0	275 438	1,0	275 438	1,0
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . .	7,50	59 530	476 380	569 203	102 452	190 200	214 289	31 951	6 297	1 650 311	2 062 889	1,0	371 310	1,0	718 398	1,0	718 398	1,0
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel . . .	7,50	55 519	497 277	587 561	243 420	144 426	195 490	33 497	4 978	1 762 463	2 203 085	1,0	403 849	1,0	737 605	1,0	737 605	1,0
Wolfenbüttel-Oschersl. in beiden Richt.	7,50	115 058	973 657	1 156 764	315 872	334 626	409 779	65 448	11 275	3 412 779	4 265 974	1,0	775 159	1,0	1 455 993	1,0	1 455 993	1,0
Von Jerxheim nach Helmstedt	3,00	4 573	44 953	63 490	1 750	31 533	12 398	1 447	2 901	163 035	203 794	1,0	14 531	1,0	12 010	1,0	19 922	1,0
„ Helmstedt nach Jerxheim	3,00	4 635	49 300	63 491	2 034	31 527	21 980	1 436	2 744	177 147	221 433	1,0	10 351	1,0	7 961	1,0	19 922	1,0
Jerxheim-Helmstedt in beiden Richt.	3,00	9 208	94 253	126 981	3 784	63 060	34 388	2 883	5 645	340 182	425 227	1,0	33 882	1,0	19 971	1,0	39 842	1,0
Von Börssum nach Jerxheim	3,30	1 717	16 957	32 865	7 029	14 088	30 124	802	4 578	108 160	135 200	1,0	10 616	1,0	67 443	1,0	27 669	1,0
„ Jerxheim nach Börssum	3,30	2 059	19 913	31 370	2 571	20 506	33 757	789	3 003	112 968	141 210	1,0	9 065	1,0	23 167	1,0	27 669	1,0
Börssum-Jerxheim in beiden Richtungen.	3,30	3 776	35 870	64 235	9 600	34 594	63 881	1 591	7 581	221 128	276 410	1,0	19 681	1,0	90 610	1,0	55 330	1,0
Von Wolfenbüttel nach Börssum	1,80	8 564	56 457	108 148	5 893	28 335	24 329	7 999	14 323	254 039	317 549	1,0	31 799	1,0	48 321	1,0	37 117	1,0
„ Börssum nach Wolfenbüttel	1,80	9 220	77 785	108 092	5 096	33 014	24 793	8 093	13 836	279 839	349 799	1,0	35 012	1,0	55 172	1,0	37 117	1,0
Wolfenbüttel-Börssum in beiden Richt.	1,80	17 784	134 242	216 150	10 989	61 349	49 113	16 092	28 159	533 878	667 348	1,0	66 811	1,0	103 493	1,0	74 579	1,0
Von Börssum nach Harzburg	2,80	7 942	44 592	69 767	2 923	15 861	20 783	2 641	38	164 547	205 684	1,0	19 945	1,0	17 868	1,0	30 651	1,0
„ Harzburg nach Börssum	2,80	6 213	46 775	69 401	2 854	15 977	20 793	2 735	43	164 791	205 989	1,0	19 537	1,0	10 459	1,0	30 651	1,0
Börssum-Harzburg in beiden Richtungen	2,80	14 155	91 367	139 168	5 777	31 833	41 576	5 376	81	329 333	411 673	1,0	39 482	1,0	28 327	1,0	61 256	1,0
Von Börssum nach Kreiensen	8,00	14 263	133 642	293 960	26 759	104 316	126 913	23 2										

Militaireffekten		Equipagen		Vieh		Normalgut		Produkte und ermässigte Güter		Normalgut und Produkte		Locomotiven und Fahrzeuge		Freigut		Alle Güter zusammen		Personen und Güter zusammen	
Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Stück.	Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Stück.	Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.	Centner.	auf die mittlere Entfernung.
Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.

befördert sind:

442 63	1,50 1,50	35 21	700 420	1,50 1,50	76 547 174 818	1,50 1,50	1 412 069 780 467	1,50 1,50	7 209 993 6 544 413	1,50 1,50	8 622 062 7 324 880	1,50 1,50	789 33	115 807 1 976	1,50 1,50	329 760 217 673	1,50 1,50	9 292 361 7 879 736	1,50 1,50	9 738 615 8 381 133	1,50 1,50
505	1,50	56	1 120	1,50	251 365	1,50	2 192 536	1,50	13 754 406	1,50	15 946 942	1,50	822	117 783	1,50	547 433	1,50	17 172 097	1,50	18 119 748	1,50
1 316 164	6,10 6,22	71 33	1 420 660	6,04 6,38	101 556 204 412	6,56 6,59	1 629 684 1 002 231	6,89 6,62	9 468 921 6 812 805	6,58 5,97	11 098 605 7 815 036	6,62 6,05	1441 220	197 996 35 170	6,59 5,41	150 947 153 681	4,76 3,32	11 720 744 8 376 355	6,60 6,03	12 076 417 8 754 962	6,57 6,02
1 480	6,12	104	2 080	6,76	305 968	6,58	2 631 915	6,79	16 281 726	6,32	18 913 641	6,39	1601	233 166	6,41	304 628	4,03	20 097 099	6,35	20 831 379	6,34
—	—	—	—	—	5 747 21 824	2,24 2,46	60 520 59 305	2,19 1,75	518 049 1 892 647	1,87 2,40	568 569 1 951 952	1,90 2,39	4 8	90 1460	1,50 2,74	58 573 80 352	1,55 0,95	645 665 2 067 754	1,88 2,33	747 395 2 173 764	1,89 2,32
—	—	—	—	—	27 571	2,41	109 825	1,95	2 410 636	2,29	2 520 521	2,28	12	1 550	2,67	138 925	1,20	2 713 419	2,22	2 921 159	2,21
262 50	3,30 3,30	9 6	180 120	2,93 3,30	4 536 12 797	3,22 3,25	161 561 152 858	3,28 3,20	1 525 339 813 434	3,21 3,15	1 686 900 966 292	3,21 3,17	335 101	42 533 16 532	3,30 3,30	694 759 1 926	3,29 3,03	2 453 064 1 007 701	3,24 3,17	2 500 253 1 056 937	3,23 3,16
312	3,30	15	300	3,08	17 383	3,24	314 419	3,27	2 338 773	3,19	2 653 192	3,20	436	59 065	3,30	696 685	3,29	3 460 765	3,22	3 557 190	3,21
50 437	1,80 1,80	12 12	240 240	1,80 1,80	54 221 10 297	1,80 1,80	299 339 302 162	1,80 1,80	1 762 720 4 156 721	1,80 1,80	2 062 059 4 458 873	1,80 1,80	125 360	19 195 43 732	1,80 1,80	133 820 296 314	1,80 1,80	2 314 096 4 859 995	1,80 1,80	2 490 512 5 054 328	1,80 1,80
487	1,80	24	480	1,80	64 518	1,80	601 491	1,80	5 919 441	1,80	6 520 933	1,80	485	62 927	1,80	430 134	1,80	7 174 091	1,80	7 544 810	1,80
—	—	5	100	2,8	18 502	1,58	73 075	1,83	1 463 108	2,07	1 536 183	2,06	15	1 400	1,83	171 006	1,68	1 747 210	2,01	1 853 493	2,01
—	—	5	100	2,6	4 327	1,43	91 301	1,84	1 543 393	2,12	1 634 694	2,10	16	1 440	1,71	1092 157	1,62	2 748 447	1,91	2 857 378	1,91
—	—	10	200	2,7	22 829	1,55	164 376	1,83	3 006 501	2,09	3 170 877	2,08	31	2 840	1,77	1263 163	1,63	4 495 657	1,95	4 710 876	1,90
100 874	8,0 8,0	13 6	260 120	7,45 7,08	23 812 16 082	7,25 6,47	21 388 16 082	7,25 6,47	2 264 596 5 703 976	6,85 7,06	2 675 065 6 118 164	6,94 7,08	232 705	35 343 87 565	7,95 7,92	952 869 773 542	2,16 2,09	3 728 019 7 062 474	5,72 6,55	3 922 417 7 265 540	5,71 6,51
974	8,0	19	380	7,33	39 394	6,93	824 657	7,41	7 968 572	7,00	8 793 229	7,04	927	122 908	7,11	1726 411	2,12	10 790 493	6,26	11 187 957	6,23
—	—	9	180	5,72	12 312	5,32	121 388	5,32	1 981 756	5,49	2 349 101	5,54	132	32 669	6,09	1110 105	1,85	3 531 635	4,39	3 681 218	4,35
—	—	11	220	6,3	10 696	4,93	295 100	6,03	5 634 087	5,83	5 929 187	5,84	697	87 524	6,24	767 426	2,27	6 824 729	5,45	6 972 099	5,40
—	—	20	400	6,04	32 084	5,19	662 445	5,90	7 615 843	5,74	8 278 288	5,75	829	120 193	6,20	1867 531	2,21	10 356 364	5,09	10 653 317	5,04
63 455	2,50 2,50	16 50	320 1 000	2,50 2,50	220 616 103 159	2,45 2,48	831 545 1 376 797	2,49 2,49	4 450 012 8 896 405	2,48 2,43	5 281 557 10 273 202	2,47 2,44	111 875	7 374 127 506	2,50 2,49	21 097 71 326	2,03 2,00	5 674 452 10 693 495	2,47 2,44	5 976 388 10 990 519	2,46 2,43
518	2,50	66	1 320	2,50	323 775	2,46	2 208 342	2,49	13 346 417	2,44	15 554 759	2,45	986	134 880	2,50	92 423	2,01	16 367 947	2,45	16 966 907	2,44
—	—	—	—	—	10 005 1 530	1,79 1,78	38 833 74 889	1,73 1,62	606 764 629 385	1,65 1,65	645 597 703 774	1,65 1,64	13 6	1 360 768	1,75 1,80	14 020 140	1,64 0,94	679 195 713 177	1,66 1,64	731 264 767 252	1,66 1,64
—	—	—	—	—	11 535	1,79	113 222	1,59	1 236 149	1,65	1 349 371	1,65	19	2 128	1,77	14 160	1,64	1 392 372	1,65	1 498 516	1,65
1 493	13,94	133	2 660	9,99	427 454	9,17	3 652 437	10,81	28 958 072	9,93	32 610 709	10,03	2011	277 215	14,57	5 383 348	2,78	39 210 843	9,05	41 453 798	8,86

concentriert auf 1 Meile:

664 93	1,0 1,0	— —	1 050 630	1,0 1,0	114 821 262 227	1,0 1,0	2 118 103 1 170 701	1,0 1,0	10 814 990 9 816 619	1,0 1,0	12 933 093 10 987 320	1,0 1,0	— —	173 710 2 964	1,0 1,0	494 640 326 510	1,0 1,0	13 938 542 11 819 604	1,0 1,0	14 607 923 12 571 939	1,0 1,0
757	1,0	—	1 680	1,0	377 048	1,0	3 288 804	1,0	20 631 609	1,0	23 920 413	1,0	—	176 674	1,0	821 150	1,0	25 758 146	1,0	27 179 622	1,0
8 034 1 020	1,0 1,0	— —	9 850 4 212	1,0 1,0	666 200 1 346 261	1,0 1,0	11 234 965 6 633 808	1,0 1,0	62 271 196 40 663 965	1,0 1,0	73 506 161 47 297 773	1,0 1,0	— —	1304206 190219	1,0 1,0	718 204 509 786	1,0 1,0	77 302 353 50 490 725	1,0 1,0	79 365 242 52 633 810	1,0 1,0
9 054	1,0	—	14 062	1,0	2012 461	1,0	17 868 773	1,0	102 935 161	1,0	120 803 934	1,0	—	1494425	1,0	1 227 990	1,0	127 793 078	1,0	132 059 032	1,0
—	—	—	—	1,0	12 893 53 687	1,0 1,0	110 740 103 942	1,0 1,0	968 971 4 551 618	1,0 1,0	1 079 711 4 655 560	1,0 1,0	—	135 3 996	1,0 1,0	90 669 76 696	1,0 1,0	1 209 949 4 817 251	1,0 1,0	1 413 743 5 028 684	1,0 1,0
—	—	—	—	1,0	66 580	1,0	214 682	1,0	5 520 589	1,0	5 735 271	1,0	—	4 131	1,0	167 365	1,0	6 027 200	1,0	6 432 427	1,0
865 165	1,0 1,0	— —	528 396	1,0 1,0	14 601 41 538	1,0 1,0	530 278 498 278	1,0 1,0	4 891 595 2 565 326	1,0 1,0	5 421 873 3 063 604	1,0 1,0	—	130 359 54 556	1,0 1,0	2 290 244 5 834	1,0 1,0	7 936 539 3 198 325	1,0 1,0	8 071 723 3 339 535	1,0 1,0
10 30	1,0	—	924	1,0	56 139	1,0	1 028 556	1,0	7 456 921	1,0	8 485 477	1,0	—	184 915	1,0	2 296 078	1,0	11 134 854	1,0	11 411 264	1,0
90 787	1,0 1,0	— —	432 432	1,0 1,0	97 598 18 534	1,0 1,0	538 810 543 873	1,0 1,0	3 172 896 7 482 098	1,0 1,0	3 711 706 8 025 971	1,0 1,0	—	34 551 78 718	1,0 1,0	240 876 533 365	1,0 1,0	4 165 373 8 747 991	1,0 1,0	4 482 922 9 097 790	1,0 1,0
877	1,0	—	864	1,0	116 132	1,0	1 082 683	1,0	10 654 994	1,0	11 737 677	1,0	—	113 269	1,0	774 241	1,0	12 913 364	1,0	13 580 712	1,0
— —	— 1,0	— —	280 260	1,0 1,0	29 294 6 192	1,0 1,0	133 469 168 010	1,0 1,0	3 026 563 3 270 143	1,0 1,0	3 160 032 3 439 153	1,0 1,0	—	2 560 2 456	1,0 1,0	287 457 1 765 868	1,0 1,0	3 817 486 5 242 925	1,0 1,0	3 723 120 5 448 914	1,0 1,0
—	1,0	—	540	1,0	35 486	1,0	301 479	1,0	6 296 706	1,0	6 598 185	1,0	—	5 016	1,0	2 053 325	1,0	8 760 361	1,0	9 172 034	1,0
800 6 992	1,0 1,0	— —	1 936 850	1,0 1,0	168 956 104 068	1,0 1,0	3 067 492 3 044 764	1,0 1,0	15 505 011 40 297 469	1,0 1,0	18 572 503 43 342 233	1,0 1,0	—	280 976 693 480	1,0 1,0	2047 426 1 617 370	1,0 1,0	21 340 354 46 236 593	1,0 1,0	22 382 270 47 306 936	1,0 1,0
7 792	1,0	—	2 786	1,0	273 024	1,0	6 112 256	1,0	55 802 480	1,0	61 914 736	1,0	—	974 456	1,0	3 664 796	1,0	67 576 947	1,0	69 689 206	1,0
— —	1,0 1,0	— —	1 030 1 386	1,0 1,0	113 777 52 789	1,0 1,0	2 131 693 1 779 435	1,0 1,0	10 880 650 32 841 759	1,0 1,0	13 012 343 34 621 194	1,0 1,0	—	198 843 546 331	1,0 1,0	2 058 530 1 716 551	1,0 1,0	15 487 108 37 176 566	1,0 1,0	15 998 844 37 672 185	1,0 1,0
—	1,0	—	2 416	1,0	166 566	1,0	3 911 128	1,0	43 722 409	1,0	47 633 537	1,0	—	745 174	1,0	3 775 081	1,0	52 663 674	1,0	53 671 029	1,0
158 1 138	1,0 1,0	— —	800 2 500	1,0 1,0	539 624 255 597	1,0 1,0	2 074 970 3 436 326	1,0 1,0	10 966 740 21 592 513	1,0 1,0	13 041 710 25 028 839	1,0 1,0	—	18 435 318 522	1,0 1,0	42 794 142 652	1,0 1,0	14 000 617 26 039 459	1,0 1,0	14 728 552 26 747 815	1,0 1,0
1 296	1,0	—	3 300	1,0	795 221	1,0	5 511 296	1,0	32 559 253	1,0	38 070 549	1,0	—	336 957	1,0	185 446	1,0	40 040 076	1,0	41 479 367	1,0
— —	— 1,0	— —	— —	1,0 1,0	17 908 2 721	1,0 1,0	67 275 113 350	1,0 1,0	1 000 396 1 039 607	1,0 1,0	1 067 671 1 152 957	1,0 1,0	—	2 384 1 382	1,0 1,0	23 041 131	1,0 1,0	1 125 423 1 169 292	1,0 1,0	1 210 028 1 256 144	1,0 1,0
—	—	—	—	1,0	20 629	1,0	180 625	1,0	2 040 003	1,0	2 220 628	1,0	—	3 766	1,0	23 172	1,0	2 294 715	1,0	2 460 172	1,0
20 806	1,0	—	26 572	1,0	3 919 286	1,0	39 500 282	1,0	287 620 125	1,0	327 130 407	1,0	—	4038783	1,0	14988644	1,0	364 962 415	1,0	367 167 885	1,0

XI. Massenfrequenz

Bahnstrecke.	Bahn- länge (tarif- mässig). Meilen.	Nutzmeilen										Achsen-		
		in Personenzügen				in Güterzügen				in allen Zügen.	Anzahl der täglichen Züge im Durchschnitt.	der Person- wagen.	der Gepäck- wagen beladen und leer.	der Güter- beladen.
		Cour-, Schnell- und Eilzüge.	Personenzüge.	Extrazüge.	über- haupt.	Güterzüge.	Gemischte Züge.	Extrazüge.	über- haupt.					
Braunschweig - Wolfenbüttel . . .	1,5	3 498	9 263	155	12 916	13 159	1 739	1 759	16 657	29 570	53,9	227 217	79 107	607 090
Wolfenbüttel - Oschersleben . . .	7,5	10 980	18 565	431	29 976	48 823	4 301	5 109	58 233	88 209	32,1	556 811	212 076	2 711 500
Jerxheim - Helmstedt	3,0	918	6 588	24	7 530	3 294	1 098	688	5 080	12 610	11,5	74 914	38 625	77 066
Jerxheim - Börssum	3,3	1 010	2 524	79	3 613	3 669	1 109	6 135	10 913	14 526	12,0	52 061	29 437	339 712
Wolfenbüttel - Börssum	1,8	1 562	6 340	23	7 925	5 283	769	899	6 951	14 876	22,6	110 973	44 856	222 706
Börssum - Harzburg	2,8	—	6 787	43	6 830	3 242	342	4 002	7 586	14 416	14,1	84 879	33 577	182 898
Börssum - Kreiensen	8,0	9 392	15 864	358	25 614	19 200	5 856	5 431	30 487	56 101	19,2	308 436	168 483	1 430 594
Kreiensen - Holzminden	6,0	4 392	11 898	79	16 369	16 772	3 114	5 972	25 858	42 227	19,2	168 252	117 383	895 734
Braunsch.-Hannoversche Grenze .	2,5	3 660	6 405	58	10 123	15 025	3 660	2 302	20 987	31 110	34,0	178 624	93 783	841 215
Alle Bahnen	36,4	35 412	84 234	1 250	120 896	128 467	21 988	32 297	182 752	303 648	22,8	1 762 167	817 327	7 308 515
Vienenburg - Goslar	1,8	—	4 284	8	4 292	1 318	986	88	2 392	6 684	10,1	30 942	19 911	38 850

Bahnstrecke.	Beförderung pro Bahnmeile.					Durchschn. Beförderung			Beförderung pro			
	Netto der Personen und Güter. Ctr.-Meil.	T h a r a			Brutto. Ctr.-Meil.	pro Personenzug		pro Güterz.	Netto			Thara
		der Wagen. Ctr.-Meil.	der Locomo- tiven. Ctr.-Meil.	der Wagen und Loco- motiven. Ctr.-Meil.		Per- sonen Stück.	Gepäck und Eilgut Ctr.	Güter Ctr.	Personen. Stück.	Güter. Ctr.	Personen u. Güter. Ctr.	der Personen- wagen Achsen.
Braunschweig-Wolfenbüttel . . .	18 119 748	46 795 391	21 404 454	68 199 845	86 319 593	88,0	35,6	1 519	38,5	871	919	7,7
Wolfenbüttel-Oschersleben . . .	17 607 874	35 472 881	10 871 938	46 344 819	63 952 693	113,9	74,4	2 156	38,7	1 449	1 497	6,3
Jerxheim-Helmstedt	2 150 809	4 794 869	3 139 853	7 934 722	10 085 531	45,2	7,2	1 176	27,0	478	512	5,9
Jerxheim-Börssum	3 457 959	10 423 419	3 912 838	14 336 257	17 794 216	61,2	30,5	1 010	15,2	767	786	3,6
Wolfenbüttel-Börssum	7 544 840	15 626 338	8 504 869	24 131 207	31 676 047	67,4	21,5	1 833	35,9	868	913	7,5
Börssum-Harzburg	3 275 726	8 908 695	4 910 055	13 818 750	17 094 476	48,2	9,9	1 146	22,8	608	636	5,9
Börssum-Kreiensen	8 711 151	17 892 034	3 815 759	21 707 793	30 418 944	66,0	28,9	2 192	30,1	1 205	1 242	5,5
Kreiensen-Holzminden	8 945 172	15 677 395	3 439 822	19 117 217	28 062 389	49,2	20,8	2 023	19,1	1 247	1 271	4,0
Braunsch.-Hannoversche Grenze .	16 590 547	34 645 595	13 270 059	47 915 654	64 506 201	113,5	63,9	1 877	37,0	1 287	1 333	5,7
Alle Bahnen	10 019 003	20 931 533	6 850 967	27 782 505	37 801 508	79,6	39,9	1 903	31,7	1 161	1 201	5,8
Vienenburg-Goslar	1 358 984	3 469 964	2 393 863	5 863 827	7 222 811	40,0	6,2	948	20,5	343	366	4,6

im Jahre 1868.

m e i l e n			Von allen Güterw. excl. der Gepäckw. sind leer Procent.	Frequenz			Massenfrequenz im Ganzen.				
übrigen wagen	der Gepäck- und Güterw. beladen u. leer.	der Per- sonen u. Güterw. zu- sammen.		in den Personenz.		in den Güterzüg.	Netto der Personen und Güter.	T h a r a			Brutto.
				Personen incl. Frei- passagiere.	Gepäck- und Eilgut.	Güter incl. Freigut.		der Wagen.	der Locomotiven.	der Wagen und Locomotiven.	
leer				Pers.-Meil.	Ctr.-Meil.	Ctr.-Meil.	Ctr.-Meil.	Ctr.-Meilen.	Ctr.-Meilen.	Ctr.-Meilen.	Ctr.-Meilen.
288 462	974 659	1 201 876	32	1 137 182	460 424	25 297 722	27 179 622	70 193 086	32 106 682	102 299 768	129 479 390
1 174 595	4 098 171	4 654 982	30	3 412 779	2 231 152	125 561 926	132 059 052	266 046 608	81 539 535	347 586 143	479 645 195
46 416	162 107	237 021	38	340 182	53 853	5 973 347	6 452 427	14 384 607	9 419 560	23 804 167	30 256 594
187 157	556 306	608 367	36	221 128	110 291	11 024 563	11 411 264	34 397 283	12 912 365	47 309 648	58 720 912
96 554	364 116	475 089	30	533 878	170 304	12 743 060	13 580 712	28 127 409	15 308 764	43 436 173	57 016 885
124 401	340 876	425 755	40	329 338	67 809	8 692 552	9 172 034	24 944 347	13 748 153	38 692 500	47 864 534
594 022	2 193 099	2 501 535	29	1 689 807	739 357	66 837 590	69 689 206	143 136 273	30 526 071	173 662 344	243 351 550
473 828	1 486 945	1 655 197	35	805 884	340 900	52 322 774	53 671 029	94 064 371	20 638 931	114 703 302	168 374 331
402 719	1 337 717	1 516 341	32	1 149 033	647 307	39 392 769	41 476 367	86 613 987	33 175 148	119 789 135	161 265 502
3 388 154	11 513 996	13 276 163	32	9 619 211	4 821 397	347 846 303	364 691 713	761 907 971	249 375 209	1011 283 180	1 375 974 893
13 733	72 494	103 436	26	137 166	26 520	2 268 195	2 446 172	6 245 936	4 308 953	10 554 889	13 001 061
Persw. 73 Ctr. } pro Güterw. 55 „ f Achse											

Bahnzug im Durchschnitt.						Beförderung pro Achse.								
T h a r a					Brutto. Ctr.	N e t t o					T h a r a			Brutto. Crt.
der Güterwagen. Achsen.	der Personen- und Güter- wagen.		der Loco- motiven. Centner.	der Wa- gen und Loco- motiven. Centner.		der Personenwagen		der Gepäck- und Güterwagen		aller Wagen Ctr.	der Wagen Ctr.	der Loco- motiven. Centner.	der Wagen und Loco- motiven. Centner.	
	Achsen.	Centner.				Per- sonen. Stück.	nach Gewicht. Ctr.	der beladenen Centner.	der belad. u. leeren im Durchschn. Centner.					
33,0	40,7	2 374	1 086	3 460	4 379	5,0	8,3	36,9	26,0	22,6	58,4	26,7	85,1	107,7
46,5	52,8	3 016	924	3 940	5 437	6,1	11,7	42,9	30,6	28,4	57,2	17,5	74,7	103,1
12,9	18,8	1 141	747	1 888	2 400	4,5	6,4	51,6	36,8	27,2	60,7	39,7	100,4	127,6
38,3	41,9	2 368	889	3 257	4 043	4,2	7,4	29,9	19,8	18,8	56,5	21,2	77,7	96,5
24,5	31,9	1 891	1 029	2 920	3 833	4,8	7,5	47,6	35,0	28,6	59,2	32,2	91,4	120,0
23,6	29,5	1 730	954	2 684	3 320	3,9	5,6	40,2	25,5	21,5	58,6	32,3	90,9	112,4
39,1	44,6	2 551	544	3 095	4 337	5,5	9,2	41,8	30,5	27,9	57,2	12,2	69,4	97,3
35,2	39,2	2 227	469	2 716	3 987	4,8	8,0	51,6	35,2	32,4	56,8	12,5	69,3	101,7
43,0	48,7	2 784	1 066	3 850	5 183	6,4	11,7	42,1	29,4	27,4	57,1	21,9	79,0	106,4
37,9	43,7	2 509	821	3 330	4 531	5,5	9,6	42,8	30,2	27,5	57,4	18,8	76,2	103,7
10,8	15,4	934	645	1 579	1 945	4,4	5,8	38,6	31,3	23,6	60,4	41,7	102,1	125,7

XII. Uebersicht vom Personen

I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich und mit den Stationen fremder Bahnen.

	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
a. Braunschweigische Stationen.							
Von Braunschweig	14 564	86 596	142 757	243 917	4 932	193	37 537
Nach „	19 838	115 544	141 983	277 365	6 158	54	37 373
Von Wolfenbüttel	12 992	55 747	55 762	124 501	1 243	47	11 750
Nach „	8 511	54 303	57 609	120 423	1 483	3	10 686
Von Schöppenstedt	1 263	13 171	19 396	33 830	451	9	4 501
Nach „	1 136	10 819	19 935	31 890	360	—	3 479
Von Jerxheim	1 093	15 098	23 785	39 976	332	—	2 331
Nach „	825	8 942	23 019	32 786	324	—	4 593
Von Wegersleben	456	9 136	9 636	19 228	166	4	832
Nach „	252	3 714	10 091	14 057	171	—	1 917
Von Oschersleben	519	8 943	27 662	37 124	2 155	32	5 098
Nach „	860	13 348	27 145	41 353	1 881	—	3 480
Von Söllingen	454	7 481	5 659	13 594	22	—	1 035
Nach „	293	4 930	5 676	10 899	30	—	1 222
Von Schöningen	1 252	16 018	15 219	32 489	186	32	4 118
Nach „	1 298	14 991	15 613	31 902	183	—	3 517
Von Büddenstedt	350	5 316	3 711	9 377	22	4	549
Nach „	209	3 182	3 876	7 267	23	—	763
Von Helmstedt	1 298	12 556	17 221	31 075	481	73	4 743
Nach „	1 496	16 085	18 550	36 131	477	—	4 247
Von Mattierzoll	275	2 207	3 299	5 781	30	—	293
Nach „	147	1 272	2 489	3 908	21	—	249
Von Börssum	1 241	14 878	20 127	36 246	357	—	1 835
Nach „	1 005	8 983	20 049	30 037	239	—	2 524
Von Schladen	968	8 185	9 020	18 173	118	20	1 949
Nach „	506	7 158	8 556	16 220	101	—	1 881
Von Vienenburg	905	9 848	10 447	21 200	289	15	1 701
Nach „	804	7 271	9 753	17 828	217	—	1 439
Von Harzburg	1 449	9 391	14 778	25 618	196	3	3 921
Nach „	2 300	11 350	16 023	29 673	162	—	4 140
Von Salzgitter	620	6 203	12 247	19 070	204	16	1 753
Nach „	502	5 267	11 795	17 564	276	—	2 062
Von Ringelheim	291	2 311	4 360	6 962	106	—	500
Nach „	127	1 714	4 331	6 172	82	—	387
Von Lutter a. Bbge.	208	3 942	6 659	10 809	243	7	844
Nach „	352	2 917	7 300	10 569	197	—	889
Von Seesen	903	8 148	19 392	28 443	459	7	3 653
Nach „	743	6 949	19 486	27 178	455	—	3 533
Von Gandersheim	1 022	6 235	12 225	19 482	278	—	2 430
Nach „	675	7 712	11 990	20 377	233	—	2 109
Von Kreiensen	648	8 952	29 436	39 036	2 744	—	4 310
Nach „	940	8 478	27 989	37 407	1 586	5	4 196
Von Naensen	22	1 564	2 438	4 024	134	—	376
Nach „	65	827	3 078	3 970	104	—	284
Von Vorwohle	51	1 150	2 383	3 584	174	—	295
Nach „	56	857	2 197	3 110	155	—	191
Von Stadtoldendorf	406	5 130	6 799	12 335	251	10	1 199
Nach „	377	3 842	6 960	11 179	194	—	1 025
Von Holzminden	528	5 238	36 625*	42 391	4 676	86	3 149
Nach „	597	8 192	36 006**	44 795	5 439	—	3 473
Von Vechelde	550	6 865	25 000	32 415	95	—	2 049
Nach „	532	2 925	23 648	27 105	59	—	1 050
b. Hannoversche Stationen.							
Von Oker	495	3 170	5 153	8 818	55	—	528
Nach „	848	3 877	4 473	9 198	32	—	507
Von Goslar	1 628	11 025	13 093	25 746	1 128	23	3 461
Nach „	1 261	9 556	13 417	24 234	1 405	—	3 504
Von allen Stationen	46 451	344 504	554 289*	945 244	21 527	581	106 740
Nach „	46 555	345 005	553 037**	944 597	22 047	62	104 720

* Hierunter 7753 in 4. Classe nach Westfälischen Stationen beförderte Personen. ** Hierunter 6724 in 4. Classe von Westfälischen Stationen
 angekommene Personen. Anmerkung: Die Börssum-Jerxheimer Bahn ist für den Gepäck- und Personenverkehr am 1. Juli eröffnet.

II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg-Goslarschen Bahn mit den benachbarten Bahnen.

	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
Von Braunschweigischen Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Hannoverschen Stationen	3 031	27 148	50 040	80 219	3 517	519	17 172
Durchgang von Osten her	1 476	16 538	20 530	38 544	5 196	19 619	23 589
Von Hannoverschen Stationen nach Braunschweigischen Stationen und den Stationen Oker und Goslar	3 124	27 237	50 667	81 028	2 682	—	16 106
Durchgang nach Osten hin	1 628	17 243	16 558	35 429	7 571	—	13 955
Von Braunschweigischen Stationen nach Cöln-Mindener Stationen	128	1 441	762	2 331	68	—	863
Durchgang von Osten her	3 510	19 756	6 182	29 448	3 222	—	14 709
Von Cöln-Mindener Stationen nach Braunschweigischen Stationen	149	1 535	665	2 349	18	—	977
Durchgang nach Osten hin	3 980	21 515	4 790	30 285	3 105	—	18 760
Von Braunschweigischen Stationen nach Westfälischen und Bergisch-Märkischen Stationen	149	2 870	26 551*	29 570	2 226	—	840
Durchgang von Osten her	108	1 391	2 552	4 051	230	—	310
Von Westfälischen und Bergisch-Märkischen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	188	3 949	25 931**	30 068	3 074	—	907
Durchgang nach Osten hin	95	1 445	3 151	4 691	283	—	427
Von Braunschweigischen Stationen nach den über Cassel hinaus belegenen Stationen	56	577	223	856	—	—	391
Durchgang von Osten her	400	2 205	613	3 218	—	—	1 657
Von den über Cassel hinaus belegenen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	50	491	174	715	—	—	359
Durchgang nach Osten hin	333	1 928	1 205	3 466	—	—	2 116
Von Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Magdeb.-Halberst. Stationen	255	7 196	17 972	25 423	1 281	—	5 780
Durchgang von Westen her	435	6 432	8 325	15 192	1 243	—	4 678
Von Magdeb.-Halberst. Stationen nach Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar	231	6 773	17 240	24 244	1 166	—	5 020
Durchgang nach Westen hin	469	7 223	12 127	19 819	2 014	370	5 188
Von Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Berlin-Potsdamer Stationen	263	3 222	3 688	7 173	657	—	2 206
Durchgang von Westen her	4 551	26 472	12 682	43 705	9 632	—	23 575
Von Berlin-Potsdamer Stationen nach Braunschw. Stationen und den Stationen Oker und Goslar	250	3 074	3 280	6 604	304	—	1 991
Durchgang nach Westen hin	4 095	23 987	12 300	40 382	6 632	11 911	22 411
Von Braunschw. Stationen nach Magdeb.-Leipziger Stationen	81	1 669	2 566	4 316	14	—	1 518
Durchgang von Westen her	599	6 768	3 963	11 330	84	—	4 825
Von Magdeb.-Leipziger Stationen nach Braunschw. Stationen	61	1 545	2 640	4 246	1 039	—	1 325
Durchgang nach Westen hin	495	6 430	4 568	11 493	2	7 338	10 677
Von Braunschw. Stationen nach Leipzig-Dresdener Stationen	28	324	316	668	—	—	227
Durchgang von Westen her	451	2 459	734	3 644	—	—	2 180
Von Leipzig-Dresdener Stationen nach Braunschw. Stationen	42	344	269	655	—	—	292
Durchgang nach Westen hin	435	2 250	882	3 567	—	—	1 989

* Hierunter 7753 beförderte Personen 4. Classe.

** Hierunter 6724 angekommene Personen 4. Classe.

Uebersicht vom Personen-Verkehre im Jahre 1868 (Fortsetzung).

III. G e s a m m t - B e f ö r d e r u n g.							
	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
1) Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Stationen Oker und Goslar unter sich (Einseitiger Verkehr)	42 460	300 057	452 171	794 688	13 764	62	77 743
2) Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg- Goslarschen Bahn mit den Nachbarbahnen (Gemeinschaft- licher Verkehr):							
Abgang nach Westen	3 364	32 036	77 576 *	112 976	5 811	519	19 266
" " Osten	627	12 411	24 542	37 580	1 952	—	9 731
Zugang von Westen	3 511	33 212	77 437 **	114 160	5 774	—	18 349
" " Osten	584	11 736	23 429	35 749	2 509	—	8 628
Durchgang von Westen nach Osten	6 036	42 131	25 704	73 871	10 959	—	35 258
" " Osten nach Westen	5 494	39 890	29 877	75 261	8 648	19 619	40 265
Ueberhaupt Abgang	3 991	44 447	102 118 *	150 556	7 763	519	28 997
" Zugang	4 095	44 948	100 866 **	149 909	8 283	—	26 977
" Durchgang	11 530	82 021	55 581	149 132	19 607	19 619	75 523
3) Totalbeförderung	62 076	471 473	710 736 ***	1 244 285	49 417	20 200	209 240

* Hierunter 7 753 beförderte Personen 4. Classe.

** " 6 724 " " 4. "

*** " 14 477 " " 4. "

XIII.

Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre

i m J a h r e 1 8 6 8 .

Die von Bahn zu Bahn (nicht direct) expedirten Güter — vorzugsweise rohe Metalle, Kohlen, Kokes, Erden, Getreide, Kartoffeln, Holz und ähnliche Producte — sind einmal als Güter des einseitigen Verkehrs auf der Beförderungsstrecke zwischen Braunschweig und Oschersleben verzeichnet, ausserdem erscheinen dieselben, wenn sie im Westen ein- oder ausgeführt sind, im gemeinschaftlichen Verkehre mit den Hannoverschen Bahnen; dagegen sind diese Güter im gemeinschaftlichen Verkehre mit den übrigen Bahnen nicht enthalten.

Die im mitteldeutschen Eisenbahnverbande beförderten Güter sind, insoweit dieselben der nachfolgenden Nomenclatur nicht entsprechend specificirt worden sind, in der Columnne „Sonstige Güter“ zur Aufführung gekommen.

Station Braunschweig, Versand

* Darunter 36879 Ctr. Durchgangsgüter von Halle-Leipziger nach Westfälischen Stationen.

* Darunter Durchgangsgüter 55210 Ctr. von Bergisch-Märkischen nach Halle-Casseler, sowie 69700 Ctr. und 33400 Ctr. von Cöln-Mindener nach Hannoverschen resp. Halle-Casseler Stationen.

Abfälle (nicht besonders ge- nannte).		Asphalt.	Bau- und Nitzholz (auch Grubenholz), europäisches.	Baumfrüchte, (ausser Süd- früchte), frisch u. getrocknet.	Baumwolle, roh.	Baumwollengarn.	Bier.	Blei- und Zinkweiss.	Borke, Lohc.	Borstein, Haare, Hörner, Klaueu.	Braunkohlen.	Brennholz.	Brennmaterial (nicht beson- ders genanntes, Briquets, Lohkuchen etc.).	Butter u. Käse.	Backlinge.	Cement.	Chemikalien, Drogen, Apo- theker- u. Farbwaaieu etc.	Cichorien u. Kaffeesurrogate	Cider.	Daehpappe u. Daehfliz.	Drucksachen u. Bücher.	Düngemittel (auch Düngesalz) mit Ausschluss von Guano.	Eier.	Eisen, roh (in Flossen, Gär- zen, Masseln, Mulken, Bruch- [Schmelz-] Eisen).	Eisen, verarbeitet (ausser Eisenbahnsechienen, Eisen- u. Stahlwaaieu u. Eisen- gusswaaieu).	Eisenbahnsechienen.	Eisen- und Stahlwaaieu.	Eisengusswaaieu.	Erze und Mineralien.	Farbholz (in Blöcken, ge- mahlen u. geraspelt).	Festage aller Art (Fässer, Kisten u. a.).	Feld-, Garten- und Walder- zeugnisse (nicht besonders genannte).	Fette, Oele (in Fässern, excl. Mineral-, ätherisches u. Terpentinoel).	Fische und Fleischwaaieu (nicht besonders genannte)	Flache, Hanf Heede u. Werg.	Geräthe (Bau- u. Haus-), Möbel u. musikalische Instrumente.	Getreide.	Glas, Glaswaaieu, Porzellan, Fayence.	Guano.	Harze aller Art, Pech, Theer.	Häute, Felle.	Heringe.	Holz u. Holz-, Korb- und Stelmacherwaaieu (nicht besonders genannte).	Holzkohlen.	Hopfen.	Hülseufrüchte, Samen u. Saat.	Hüttenproducte (nicht be- sonders genannte), z. B. Alaun, Schwefel, Zinn, Vitriol u. Bleiglätte.	Kaffee.	Kalk (gebrannter).	Kartoffeln.	Knochen.
23229 6180 6383 2548	5008 2048 1326 14673	50603 111240 15266 4658	3803 1661 255 —	56 13 59 195	— — 256 7119	99 893 2427 33	2427 4593 42 604	329 42 133 528	281 — 582 54	272 166 — 118	— — 100 —	8 — 6014 2	2320 — 1734 —	1889 873 828 1071	— 5 — 1897	732 — 2237 239	5005 6094 4060 9783	5111 1532 795 12	— — — 4	36 713 144 —	175 1618 431 3600	4916 15100 43624 3270	— 56 2 95	10344 868 44931 155035	2400 415 10822 14267	112 400 3969 7334	4548 4020 3004 6028	3274 1103 2872 7528	47412 1013 26 1483	44 30 292 12	7615 1967 19770 18326	527 3595 814 1407	4242 17462 2446 299	91 77 49 54	4490 2329 11015 1200	5188 13187 9962 14562	115381 249821 17237 77	1964 7564 3890 9222	34 109 26153 5705	25 730 359 268	1659 1234 3632 954	24 26 662 92	5005 1574 1867 738	1262 8 c55 149	7 99 1549 10	5939 29038 3651 1024	24502 614 1504 540	758 12 4056 2677	14 17 6283 222	11850 7386 2485 387	4467 225 200 935
1974 2698 22 98	— — — —	2350 590 100 —	61 1565 2 44	— 256 — 496	— 362 1 784	— 362 3 1	614 4593 — 2	57 23 — 2	— — — —	5 19 — —	— — — —	— — — —	— — 612 7235	638 52 2563 12	14 — 24 12	— — 22 1	783 1269 1247 2556	691 367 7 —	— — — 2	9 101 1 1060	106 902 6 332	303 523 — 13	— — 8 16	5308 — 19340 191840	96 1119 430 301	— — 288 —	38 405 142 1831	98 175 675 3965	— 300 — 8	2 — — 134	905 388 1254 2342	51 552 4 42	350 6486 91 2434	7 30 24 1428	1044 409 528 6	679 3503 176 879	10300 115309 283 407	123 2450 52 80	— — 70 —	100 20 101 254	— — 152 13	828 642 156 65	— — — —	30 35 — 214	818 8774 65 —	1165 38 — —	20 4 12 40	130 — 300 —	741 6204 — 3	— — — —	
913 841 25 38	— 4 10 120	2288 2477 17313 3422	144 4754 31 —	— 9 62 265392	— 362 72 27486	8 2896 32 35	1387 2896 32 4	59 339 — 11	— — — 131	— 152 — —	200 — — —	433 — — —	123 — 2 —	1364 2172 1171 6023	15 — — —	36 20 514 —	2923 6981 1734 16550	5229 22215 72 2	— — — 24	2 19 — —	217 4500 17 1384	5542 2075 40826 2790	— 10 — 42	394 — 1371 1568	754 20 2062 1853	— — 2463 3882	54 2006 23 2211	859 518 372 435	30561 142 13 1460	1 — 117 20243	708 732 3295 4864	3 299 205 226	— 4187 1638 4895	9 96 71 90	41 2770 16930 112	1670 71090 1576 4120	79669 14398 1563 733	355 5 801 193	— 6 2000 —	10 373 1359 6129	47 290 1563 6938	15 1 									

Knochenkohle u. Knochenmehl.		Kokes.	Kolonial-, Delikatessen-, Ma- terial- u. Spezereiwaren, auch andere Consumibilia (nicht besonders ge- nannte).	Kupfer.	Kupfer-, Messing- und Me- tallwaren (nicht beson- ders genannte).	Kurzwaren, Galanterie- waren.	Leder.	Leinw.	Leinen- u. Hanfgarn.	Leinwand und Segeltuch.	Lumpen.	Manufacturwaren (baum- wollene, seidene, wollene u. derartige gemischte Waaren) excl. Leinwand und Segeltuch.	Maschinen u. Maschin- theile.	Messing.	Milch.	Militaireffecten u. Munition.	Mineralöl, ätherisches und Terpentinöl.	Mühlenfabrikate.	Nutzholz (ausserneuropä- isches).	Oelkuchen u. Oelkuchen- mehl.	Papier u. Pappe (ausser Dachpappe).	Felzwerk.	Reis.	Röthe, Krapp, Garancine.	Salz, ausser Dungsaltz.	Soda, Sodasche, Salpeter u. Pottasche.	Spirituosa.	Spiritus.	Steine, roh u. bearbeitet.	Steine, Erden, Gyps — mit Ausschluss der besonders genannten Steine — (Kalk- steine, Lehm, Kies, Sand, Schiefer u. Trass etc.).	Steinkohlen.	Südfrüchte.	Syrup, Melasse u. Honig.	Taback, roh.	Tabackfabrikate.	Tabak, Thran, Seife, Wagen- schmirt u. Keizen.	Thon.	Thon- und Töpferwaren (Steingut).	Torf.	Wein.	Wolle, thierische.	Wollengarn.	Ziegel (Chamotte, Dach-, Form- u. Mauer-), auch Drains.	Zink in Blechen.	Zink in Blöcken.	Zucker, raffinirt.	Zucker, roh.	Sonstige Güter.	Totalgewichts-Summe vor- stehender Frachtgüter u. Produkte.	Ellgut.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber, Schafe, Ziegen.	Schweine.	Hunde.	Verschiedenes kleines Vieh.	Verschiedenes grosstes Vieh.	4rdrige Wagen- ladungen.
707	—	14027	142	1589	961	551	56	8888	852	5192	5181	967	41	—	7	586	23308	422	1817	1491	6	181	—	41	203	522	42280	89049	8798	5261	—	64150	380	1032	447	—	78	—	467	2949	242	—	234	—	20607	79219	4101	757009	10710	385	1003	7632	2459	220	254	—		
3962	—	3553	1199	2260	4789	1313	132	320	1878	10480	27580	7810	659	—	1318	979	10258	—	1000	3993	1	9	7	11241	1444	542	28311	149	470	—	6	3306	2661	1003	1996	13	2777	—	1743	308	485	13	4823	91	25744	25721	7445	701347	13033	391	40	216	864	86	10	1		
7051	127940	10109	188	252	1239	2035	66	1082	1398	2874	4204	10039	119	—	308	1406	1424	34	3168	4012	—	1019	—	4580	1624	855	884	83090	529	322395	13	1494	1197	4864	1236	210	852	600	3501	4416	741	22071	538	152	3271	3944	5843	917937	8192	679	824	2780	9852	176	484	1		
9696	41900	2012	255	463	2965	10490	501	5458	3945	602	23246	17216	296	—	332	830	259	179	—	12693	—	361	—	420	2400	224	1	2066	8915	38004	7	711	1025	14963	1023	78	155	10	10089	5249	598	119	444	108	100	10	4777	526190	7545	916	760	112	6984	97	220	6		
130	—	2341	4	27	229	132	18	1674	107	3	1638	91	—	—	—	143	3634	—	1062	321	—	—	—	—	—	19	1611	807	34	2300	—	1599	349	134	20	5	1	—	39	108	107	—	20	—	8228	36256	2168	95802	486	—	8	—	—	—	—	—	—	
115	102	2722	2	511	1988	145	8	30	396	46	9303	484	13	—	98	59	3743	2	2637	2090	—	1	—	2742	126	223	6203	42	415	—	5629	1626	462	613	12	428	—	575	169	139	204	500	—	10385	2469	2469	217509	2604	29	24	—	—	8	—	1			
—	7000	402	1	7	124	189	1	3	8	2	407	27	—	—	—	36	228	—	100	873	—	—	—	14	—	1	—	2202	4907	7382	—	—	603	2711	5	—	1	—	44	199	9	—	—	—	2	—	298	56547	1584	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	477	—	38	162	343	2	140	823	34	15869	30	—	—																																												

[illegible]

² Darunter 36579 Ctr. Durchgangsgüter von Halle-Leipziger Stationen.

* Darunter Durchgangsgüter: 69700 Ctr. nach Hannoverschen und 33400 Ctr. nach Halle-Casseler Stationen. — ** Darunter Durchgangsgüter: 55210 Ctr. nach Halle-Casseler Stationen.

[illegible]

* Darunter 36879 Ctr. Durchgangsgüter von Halle-Leipziger nach Westfälischen Stationen

[illegible]

* Darunter 69700 Ctr. und 33400 Ctr. Durchgangsgüter von Cöln-Mindener nach Hannoverschen resp. Halle-Casseler Stationen, sowie 55200 Ctr. von Bergisch-Märkischen nach Halle-Casseler Stationen.

Anlage zu Tabelle XIII. Nachweisung der im Binnenverkehr und im Verkehr mit den Anschlussbahnen

Nähere Bezeichnung des Verkehrs.	I. Abfälle.				II. Asphalt, Harze aller Art, Pech, Theer.		III. Baumwolle, roh.	IV. Manu- facturwaaren (gewebt, ge- wirkt).		V. Brennmaterial (ausser Holz).					VI. Dachpappe und Dachfz.	VII. Droguerie- und Apothekerwaaren, Chemikalien und Farbstoffe etc.								VIII. IX. Düng- mittel (auch Düngsalz).		X. Eisen, Stahl, Eisen- und Stahl- waaren.					XI. Erze und Mineralien.	XII. Fastage aller Art (Fässer, Kisten u. a.).	XIII. Feld-, Garten- und Wald- Erzeugnisse.						XIV. Fett- waaren.		XV. Flachs, Hanf, Heede, Werg.	XVI. Garne.			XVII. Geräthe (Bau- u. Haus-), Möbel u. musikalische Instrumente.	XVIII. Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence.				
	a. Borsen, Haare, Hörner, Klaue.	b. Knochen.	c. Lumpen.	d. Aussorden.	a. Asphalt.	b. Harze aller Art, Pech, Theer.		a. Baumwollene, wollene und seidene gemischte Waaren.	b. Leinwand u. Segeltuch.	a. Steinkohlen.	b. Kokes.	c. Braunkohlen.	d. Holzkohlen.	e. Torf.	f. Ausserdem (Briquetts, Lohkuchen).	a. Chemikalien, Drogen, Apotheker- und Farbe- waaren.	b. Farbeholz (in Blöcken, gemahlen u. geraspelt).	c. Leim.	d. Mineral-, ätherisches u. Terpentinöl.	e. Röhre, Krapp, Garan- eine.	f. Soda, Sodasäure, Sal- ter u. Potasche.	g. Blei- u. Zinkweiss.	a. Guano.	b. Ausserdem.	a. Eisen, roh (in Flossen, Gängen, Massen, Mul- den, Bruch- [Schmelz-] Eisen.	b. Eisen verarbeitet (ausser c, d u. e).	c. Eisenbahnschienen.	d. Eisen- u. Stahlwaaren.	e. Eisengusswaaren.	a. Getreide.	b. Hülsenfrüchte, Samen u. Saat.		c. Hopfen.	d. Baumfrüchte (ausser Süd- früchten), frisch u. ge- trocknet.	e. Kartoffeln.	f. Ausserdem.	a. Fette, Oele in Fässern.	b. Talg, Thran, Seife, Wagen- schmiere, Kerzen.	a. Baumwollengarn.	b. Leinen- u. Hanfgarn.	c. Wollengarn.									
1) Binnen-Verkehr	1247	5476	11048	22779	734	3238	368	17811	11830	493594	52991	1293975	15736	1735	7276	649	50420	437	584	8044	6	8605	17175	1498	25309	80950	126940	44184	69414	20952	20821	222235	67598	790316	39323	1070	1422	165273	28020	19276	5955	26807	22058	30463	2731	28277	9611			
2) Uebergangs-Verkehr der Station Oschersleben:																																																		
a. Verkehr von der Magdeburg-Halber- städter Bahn und deren Hinterbahnen nach der Braunschweigischen Bahn . .	167	1409	848	6453	93	1306	170	30212	2305	3965	—	1194	332	—	214	1295	5095	314	108	1511	—	393	80	1845	1172	9312	17845	6052	213	4604	2149	15	14193	136421	40158	845	217	4587	1697	24091	1554	6084	526	1542	901	11834	3175			
b. Verkehr von der Braunschweigischen Bahn nach der Magdeburg-Halberstäd- ter Bahn und deren Hinterbahnen . .	112	84	997	2303	12	1347	51	13114	1972	1205	—	—	—	—	323	47	7414	72	112	1122	—	10745	3341	3730	421	1917	129639	44923	9221	2191	2234	11287	14507	1568	2461	33	620	1122	712	839	875	7037	110	15670	1179	5452	1156			
c. Durchgangs-Verkehr von Oschersleben nach Vechede	1659	338	20179	15791	2111	4994	306	151549	31395	400	102	—	9	1	—	1607	28570	136	565	2497	19	3134	825	15725	120	51792	2893	3805	482	16888	3358	16712	6241	943024	132432	7369	9298	22277	15127	100312	8600	92945	3192	978	10303	59888	47031			
d. Durchgangs-Verkehr von Oschersleben nach Kreensen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
e. Durchgangs-Verkehr von Oschersleben nach Holzminen	779	21	3588	2208	49	489	109	26900	1568	424	—	—	10	—	—	2892	15655	150	42	230	14	1753	102	1945	—	14975	6455	1265	26	14230	4807	560	1908	244982	91926	44	943	151242	10087	48918	1930	1068	1251	298	1355	24323	7440			
3) Uebergangs-Verkehr der Station Vechede:																																																		
a. Verkehr von der Hannoverschen Bahn und deren Hinterbahnen nach der Braunschweigischen Bahn	64	191	1810	11136	1430	2077	126	9547	2237	2203559	309550	406	4348	608	7874	401	12033	350	250	19850	2	7049	893	633	87361	142628	91756	29077	3421	10601	8250	145	39106	23024	14867	2435	316	2139	2738	4413	4361	46870	577	1325	1612	17210	7313			
b. Verkehr von der Braunschweigischen Bahn nach der Hannoverschen Bahn und deren Hinterbahnen	402	4411	6045	27674	5098	65	66	12500	2296	7861	200	200	238	—	2611	105	17293	52	325	5112	—	191	249	1596	44	16710	26874	6084	112	5503	6106	78022	10485	735525	20884	1317	4195	23503	829	8307	801	42772	95	16584	1026	11955	1709			
c. Durchgangs-Verkehr von Vechede nach Oschersleben	1857	935	1059	6837	16240	7088	283808	93338	15096	2155982	608800	—	149	10	—	1951	44668	21396	1942	309997	867	18863	7774	12788	21925	11954	399346	310724	439671	125648	114429	12498	48305	5318	8658	38	581	892	6742	39253	13097	5460	42862	23427	37597	27562	36461			
4) Uebergangs-Verkehr der Station Kreensen:																																																		
a. Verkehr von der Hannoverschen Süd- bahn und deren Hinterbahnen nach der Braunschweigischen Bahn	94	639	2995	4279	21	513	20	3893	2754	32100	4900	1980	3	16	607	96	3641	93	52	2489	—	509	150	388	142	1382	10766	3372	4756	3515	1934	8423	5191	14468	3656	2904	1148	12517	5589	2286	1569	1731	195	1852	752	4605	3830			
b. Verkehr von der Braunschweigischen Bahn nach der Hannoverschen Südbahn und deren Hinterbahnen	162	211	1523	1062	—	217	—	4878	4303	—	—	100	1058	—	2	34	6123	33	229	410	—	100	542	273	37	5935	4081	868	18	964	2379	16768	3895	27177	4573	12	182	182	1370	5117	467	389	253	19141	139	5260	2409			
c. Durchgangs-Verkehr von Kreensen nach Oschersleben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5) Uebergangs-Verkehr der Station Holzminen:																																																		
a. Verkehr von der Westfälischen Bahn und deren Hinterbahnen nach der Braunschweigischen Bahn	209	245	118	1292	22	474	4	8668	660	2120947	283206	—	—	—	1	11	1206	118	63	24	—	2925	304	525	100	24	7597	98726	214547	50646	3524	9473	12960	3997	4197	77	60	508	133	586	761	1404	1944	2505	810	2382	9907			
b. Verkehr von der Braunschweigischen Bahn nach der Westfälischen Bahn und deren Hinterbahnen	67	255	1877	3180	239	3471	16	6526	6239	882	—	—	4	21	43	74	4991	191	401	3104	—	78	118	522	420	5014	98975	6805	10453	2795	397	69298	2991	253503	44016	407	3010	110729	2040	5910	1	175	127	2649	272	5465	2435			
c. Durchgangs-Verkehr von Holzminen nach Oschersleben	9	1	38	1188	48	174	318	92745	947	536729	181457	—	—	—	2	171	8261	250	934	538	859	7039	1203	2521	—	1	21270	400368	671296	320075	12620	69767	24365	347	344	3	242	49	424	3696	2071	402	19486	1400	31499	3503	20627			
Summa	6828	14216	52125	108182	26007	25453	285362	471681	83602	7557598	1441206	1297855	21887	2391	18953	9833	205400	23592	5697	354918	1767	61384	32756	43989	137051	345594	44437	956353	1423630	587612	183008	515203	251745	3179670	407500	16554	22234	495110	75508	263004	42132	236144	92676	117864	90176	205716	163104			

[illegible]

XIV. Leistungen des elektro-magnetischen Telegraphen im Jahre 1868.

Nro.	Stationen.	Dienst - Correspondenz.				Staats- und Privat-Correspondenz.																		Bemerkungen		
		Abgegangene	Von auswärtigen Stationen angekommenene	Gegebene Läutesignale		Abgegangene	Angekommenene und durchgegangene	Einnahme																		
								im einseitigen	im Braunschweig-Hannoverschen			im Braunschw.-Magdeburg-Berliner			im westfälischen			in Summa								
									Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.			
Depeschen.						Verkehr.																				
1	Braunschweig	34347	6724	5856	10587	9219	12805	927	25	—	344	2	1	15	2	10	—	2	6	1287	2	5				
2	Wolfenbüttel	24959	42	9923	10579	2575	2813	282	11	6	83	24	—	2	29	—	—	22	6	369	27	—				
3	Schöppenstedt	12297	1	5251	6099	712	793	85	13	—	16	15	4	—	22	—	—	—	—	102	20	4				
4	Jerxheim	17600	3	6661	7885	929	773	116	19	6	8	1	1	4	23	2	—	—	—	129	13	9				
5	Wegersleben	13005	—	5565	6212	539	598	63	28	6	3	6	5	4	5	—	—	—	—	71	9	11				
6	Oschersleben	14128	1355	5565	—	522	1123	72	7	—	12	29	2	—	12	—	—	—	—	85	18	2				
7	Schöningen	4621	1	1775	1775	1411	1565	155	13	—	27	5	2	1	10	—	—	—	—	183	28	2				
8	Helmstedt	2829	—	1775	—	1610	1727	186	6	—	29	14	2	1	21	2	—	—	—	217	11	4				
9	Mattierzoll	3026	—	1450	1274	193	199	17	2	6	1	16	3	—	5	—	—	—	—	18	23	9				
10	Börssum	15264	—	5310	6325	400	260	41	25	—	7	16	1	—	21	8	—	5	—	50	7	9				
11	Schladen	4945	—	2261	2261	364	427	26	28	—	20	27	7	—	9	—	—	—	—	48	4	7				
12	Vienenburg	7656	1	2261	3877	422	1254	40	6	6	17	17	11	—	15	—	—	—	—	58	9	5				
13	Harzburg	3933	5	3221	—	1421	1365	91	9	—	32	26	3	—	—	—	—	—	—	124	5	3				
14	Salzgitter	7774	—	3527	3547	863	809	69	23	6	37	—	9	2	12	8	—	—	—	109	6	11				
15	Ringelheim	7537	—	3527	3547	336	330	35	7	6	14	19	4	—	—	—	—	2	6	49	29	4				
16	Lutter am Bbge.	7687	—	3527	3547	181	296	20	25	—	6	11	2	—	—	—	—	—	—	27	6	2				
17	Seesen	8932	1	3527	3547	843	851	77	10	6	35	8	11	1	18	8	—	7	6	114	15	7				
18	Gandersheim	7676	—	3527	3547	498	522	52	11	6	21	25	10	—	2	8	—	—	—	74	10	—				
19	Kreiensen	10102	—	3527	3305	486	183	66	19	—	1	19	4	—	5	4	1	20	—	70	3	8				
20	Naensen	6947	—	3305	3305	59	53	7	10	—	—	22	1	—	—	—	—	2	6	8	4	7				
21	Vorwohle	7177	—	3305	3305	43	53	4	17	6	1	24	3	—	—	—	—	—	—	6	11	9				
22	Stadtoldendorf	7815	—	3305	3305	404	397	40	16	6	12	28	5	—	—	—	—	17	6	54	2	5				
23	Holzminden	11207	5428	3305	3244	1012	1167	83	4	6	35	28	4	—	26	8	5	21	8	125	21	2				
24	Vechelde	12940	7067	5834	6493	321	426	36	11	6	13	4	10	—	—	—	—	—	—	49	16	4				
25	Oker	4457	—	1876	1876	118	107	—	—	—	11	9	1	—	—	—	—	—	—	11	9	1				
26	Goslar	2672	31	1876	—	274	482	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—				
Summa		261533	20659	100842	99442	25755	31378	2601	21	6	820	13	10	38	1	10	9	11	8	3469	18	10				
		282192		200284 oder 299726 einfache Signale.		57133		Dazu vom Norddeutschen Bunde												1575	23	—				
																				5045	11	10				

XV. Einnahmen Jahre 1868.

	Vom Personenverkehre			Vom Gepäckverkehre	Vom Eilgut- verkehre				Vom Frachtverkehre						Vom elektro- magnetischen Telegraphen	Verschiedene Einnahmen	Ueberhaupt	
	Personen	Militair- personen	Auswan- derer	Gepäck	Eilgut	Postbe- förderung	Militair- effecten	Equipa- gen	Vieh	Nebenein- nahmen von der Eilgut- und Vieh- beförderung	Normal- gut	Producte und er- mässigte Güter	Locomo- tiven und Fahr- zeuge	Nebenein- nahmen				
																		Thaler.
Einseitiger Verkehr Gemeinschaftlicher Verkehr:	257 210	4 581	43	3 039	7 119	9 153	—	67	8 431	51	30 047	217 968	—	9 609	2 602	15 724	565 644	
Mit Magdeburg	43 725	1 139	—	1 433	2 855	—	34	113	2 276	84	10 857	36 877	62	628	38	—	100 121	
„ Hannover	82 915	18 714	174	2 436	5 928	—	—	207	12 825	126	24 695	148 564	916	3 404	820	—	301 724	
„ dem Norddeutschen Verbande	241 629	22 007	12 642	14 809	40 951	—	200	748	45 861	246	213 986	556 323	7 133	3 605	1 576	—	1 161 716	
„ dem Mitteldutschen Verbande	35 901	19	—	2 286	5 964	—	—	101	492	5	37 377	45 473	1 403	179	—	—	129 200	
„ Bayern	61	—	—	5	1 818	—	—	—	32	29	9 038	17 205	—	338	—	—	28 526	
„ Westfalen	957	55	—	86	31	—	—	—	89	—	111	4 035	—	12	9	—	5 385	
„ dem Preussisch- Braunschweig-Ver- bande	40 277	204	—	1 628	25 707	—	—	883	8 144	124	129 802	517 444	7 496	18 341	—	—	750 050	
„ Halle-Cassel	53	—	—	2	18	—	—	—	6	—	107	717	—	5	—	—	908	
Summa . .	702 728	46 719	12 859	25 724	90 391	9 153	234	2 119	78 156	665	456 020	1 544 606	17 010	36 121	5 045	15 724	3 043 274	
Zusammenstellung der vorstehenden Einnahmen.								Thaler.	Vertheilung der Einnahmen des einseitigen Personen- und Güterverkehrs auf die einzelnen Stationen.						Vom Personen- Güter- verkehre		In Summa	
															Thaler.	Thaler.	Thaler.	
Von Personen								762 306	Station Braunschweig							64 173	86 453	150 626
Vom Gepäck								25 724	„ Wolfenbüttel							32 514	25 977	58 491
Von Eilgut, Postbeförderung, Militaireffecten, Equipagen und Vieh incl. der Nebeneinnahmen								180 718	„ Schöppenstedt							10 665	15 785	26 450
Vom Frachtgute incl. der Nebeneinnahmen								2 053 757	„ Jerxheim							9 305	16 247	25 552
Vom elektrischen Telegraphen								5 045	„ Wegersleben							4 434	6 107	10 541
Verschiedene Einnahmen								15 724	„ Oschersleben							17 360	20 180	37 540
Summa der Betriebseinnahme pro 1868 . . .								3 043 274	„ Söllingen							2 267	2 986	5 253
Uebertrag vom Jahre 1867								226 039	„ Schöningen							9 058	7 090	16 148
Erstattungen des Extrabaufonds								967	„ Büddenstedt							1 500	648	2 148
Für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn								23 639	„ Helmstedt							12 660	6 688	19 348
Gesamt-Einnahme . . .								3 293 919	„ Mattierzoll							1 628	2 526	4 154
									„ Börssum							10 363	4 655	15 018
									„ Schladen							4 398	4 981	9 379
									„ Vienenburg							4 129	6 390	10 519
									„ Harzburg							8 465	6 042	14 507
									„ Salzgitter							6 248	5 686	11 934
									„ Ringelheim							2 238	6 231	8 469
									„ Lutter a. Bbge							4 122	3 632	7 754
									„ Seesen							11 746	9 663	21 409
									„ Gandersheim							5 742	4 772	10 514
									„ Kreiensen							17 473	14 477	31 950
									„ Naensen							1 323	1 300	2 623
									„ Vorwohle							1 432	2 464	3 896
									„ Stadtfoldendorf							4 445	4 667	9 112
									„ Holzminden							10 805	6 296	17 101
									„ Vechelde							3 341	4 388	7 729
									Summa							261 834	276 331	538 165

XVI. Ausgabe

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Hiervon			Bleibt Ausgabe für Betriebs- zwecke
			im Einzelnen	im Ganzen.	für Neubau- gegenstände und Erwei- terungs- anlagen.	Zuschuss zum extraordinä- ren Bau- fonds.	für fremde Zwecke	
			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
I.		Administration:						
	1	Für Herzogliche Eisenbahndirection: Besoldungen . .	40 538					40 538
	2	Für Herzogliche Eisenbahn-Hauptcasse: Besoldungen .	5 625					5 625
	3	Für Herzogliche Eisenbahn-Betriebsverwaltung: Besoldungen	46 201					46 201
		Summa Cap. I.	—	92 364				92 364
II.		Unbestimmte Verwaltungs-Ausgaben:						
	1	Diäten und Reisekosten	16 118					16 118
	2	Bureau- und Druckkosten	30 675					30 675
	3	Uniformirung	22 329					22 329
		Summa Cap. II.	—	69 122				69 122
III.		Transportverwaltung:						
	1	Besoldungen des Expeditionspersonals	42 521					42 521
	2	„ „ Fahrpersonals	52 751					52 751
	3	„ „ Hülspersonals	56 969					56 969
	4	Kokesprämien und Meilengelder	19 142					19 142
	5	Unterhaltung der Locomotiven	216 628					216 628
	6	„ „ Personenwagen	48 845			213		48 632
	7	„ „ Gepäck- und Güterwagen	87 808					87 808
	8	Für Räder und Achsen zu den Personen- und Güter- wagen	29 978					29 978
	9	Heizmaterial für die Locomotiven	243 621					243 621
	10	Material zum Oelen und Putzen derselben	17 251					17 251
	11	„ „ Putzen und Schmieren der Personen- und Güterwagen	10 195					10 195
	12	„ „ zur Heizung der Bahnhöfe und Wärter- häuser	8 123					8 123
	13	„ „ Beleuchtung der Bahnhöfe, Wagenzüge und Telegraphen	29 759					29 759
	14	Betriebsgeräthschaften und Utensilien	8 910					8 910
	15	Sonstige Ausgaben incl. Wagenmiete	78 066					78 066
		Summa Cap. III.	—	950 567		213		950 354
IV.		Bahnhofsverwaltung:						
	1	Besoldungen der Bahnhofsauferer und Portiers . . .	22 635					22 635
	2	Löhne der Bahnarbeiter	86 459					86 459
	3	Unterhaltung der Bahnhöfe, Gebäude und Wasser- stationen	67 336		3 797	5 028		58 511
	4	Unterhaltung der Drehscheiben und Excentriks . . .	10 987					10 987
	5	Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer . . .	1 723					1 723
		Summa Cap. IV.	—	189 140	3 797	5 028		180 315
		Latus	—	1 301 193	3 797	5 241		1 292 155

im Jahre 1868.

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Hiervon			Bleibt Ausgabe für Betriebs- zwecke
			im Einzelnen	im Ganzen.	für Neubau- gegenstände und Erwei- terungs- anlagen.	Zuschuss zum extraordinä- ren Bau- fonds.	für fremde Zwecke	
			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
V.		<i>Transport</i>	—	1 301 193	3 797	5 241		1 292 155
		Bahnverwaltung:						
	1	Besoldungen der Bahnaufseher	7 468					7 468
	2	Löhne der Bahnwärter	78 241					78 241
	3	„ „ Excentrikwärter	30 824					30 824
		Unterhaltung der Bahnen:						
	4	Braunschweig-Oscherslebener Bahn	125 724					125 724
	5	Wolfenbüttel-Harzburger Bahn	15 147					15 147
	6	Braunschweig-Hannoversche Bahn	23 807					23 807
	7	Börssum-Kreienser Bahn	44 005					44 005
	8	Jerxheim-Schöninger Bahn	10 825					10 825
	9	Trendelbusch-Kohlenbahn	711					711
	10	Kreiensen-Holzmindener Bahn	27 456					27 456
	11	Börssum-Jerxheimer Bahn	8 778					8 778
	12	Offenhaltung der Bahnen bei Schnee	2 085					2 085
VI.		<i>Summa Cap. V.</i>	—	375 071				375 071
		Für den elektrischen Telegraphen:						
	1	Besoldungen der Telegraphenbeamten	5 250					5 250
	2	Unterhaltungskosten	4 313					4 313
VII.		<i>Summa Cap. VI.</i>	—	9 563				9 563
		Verschiedene Ausgaben:						
	1	Etatmässig feststehende Ausgaben	2 887				1 003	1 884
	2	Unterstützungen an Bahnwärter	999					999
	3	Unvorhergesehene Ausgaben	252 196		18	234 643		17 535
		<i>Summa Cap. VII.</i>	—	256 082	18	234 643	1 003	20 418
VIII.		<i>Summa der Betriebsausgabe (Cap. I. bis VII.) . .</i>	—	1 941 909	3 815	239 884	1 003	1 697 207
		Extraordinaire Ausgaben:						
	1	Für Neubaugegenstände und Erweiterungsanlagen . .	34 713		34 713			
	2	Zuschuss zum extraordinären Baufonds	115 287			115 287		
IX.		<i>Summa Cap. VIII. . . .</i>	—	150 000	34 713	115 287		
		Ablieferung an die Staatscasse:						
		Etatmässiger Ueberschuss	1 100 000					
		<i>Summa Cap. IX. . . .</i>	—	1 100 000				
<i>Gesamt-Ausgabe</i>			—	3 191 909	38 528	355 171	1 003	1 697 207

Anhang zur Tabelle XVI.

S p e c i f i c a t i o n

der

im Jahre 1868 aus den laufenden Etats beschafften Neubaugegenstände
und Erweiterungsanlagen,
sowie der Verwendungen für fremde Zwecke.

Ordn.- Nro.	Ausgabe.		B e z e i c h n u n g.	Betrag im	
	Cap.	Nro.		Einzelnen Thlr.	Ganzen Thlr.
			A. Neubaugegenstände und Erweiterungsanlagen:		
1	IV.	3	Für Herstellung von 400 lfd. Fuss Zwischenperron auf dem Bahnhofe Wegersleben	571	
2	"	"	Für Verlängerung des Perrons um 10 lfd. Ruthen auf dem Bahnhofe Harzburg	320	
3	"	"	Für Herstellung eines Laderaums für Viehfutter auf dem Bahnhofe Seesen	50	
4	"	"	Für Erbauung eines Brunnenhauses zu Naensen	100	
5	"	"	Für Umlegung der Treppe am Betriebsgebäude zu Vorwohle und Erbauung eines Vorbaues auf derselben	175	
6	"	"	Für Herstellung einer 88 lfd. Fuss langen Planke auf dem Bahnhofe zu Holzminden	140	
7	"	"	Für Einrichtung der Gasbeleuchtung auf dem Bahnhofe daselbst	2 410	
8	"	"	Für Einrichtung eines Uebernachtungslocales in dem Wagenschuppen auf dem Bahnhofe Börssum	31	
			<i>Summa</i> Cap. IV, 3		3 797
9	VII.		Deserviten und Auslagen an Obergerichtsadvocat Horst für Ankauf von Waisenhausländerei behuf Erweiterung des Bahnhofes hierselbst	18	
			<i>Summa</i> Cap. VII, 3		18
10	VIII.	1	Fernerer Kaufgeld für die vom Herzoglichen Parke bei Eisenbüttel angekauften 61 Mrg. 46 □Rth.	15 843	
11	"	"	Kosten der Erbauung eines Betriebsgebäudes und einer zweiten Retirade auf dem Bahnhofe zu Jerxheim	6 870	
			<i>Latus</i>	22 713	3 815

Anhang zur Tabelle XVI. (Fortsetzung).

Ordn.- Nro.	Ausgabe.		B e z e i c h n u n g.	Betrag im	
	Cap.	Nro.		Einzelnen Thlr.	Ganzen Thlr.
12	VIII.	1	<i>Transport</i>	22 713	3 815
			Kosten für Herstellung von Beamten- und Arbeiterwohnungen auf dem Bahnhöfe daselbst incl. der an Siedentopf zu zahlenden Entschädigung	12 000	
			<i>Summa Cap. VIII, 1</i>		34 713
			<i>Summa</i>		38 528
			Dazu die Ausgabe für die in Tab. XVII, B. sub. I, 1—18, und II, 2—21 aufge- führten, aus dem Extrabaufonds beschafften Erweiterungsanlagen mit . .		514 103
1	VII.	1	<i>Summa tot.</i> der im Jahre 1868 beschafften Erweiterungsanlagen . . . welcher Betrag dem Anlagecapitale in Tab. VI hinzugesetzt ist.		552 631
			B. Verwendungen für fremde Zwecke:		
			Kosten für Instanderhaltung der Promenadenwege und sonstigen Verschö- nerungsanlagen bei Harzburg	1 003	
			<i>Summa Cap. VII, 1</i>		1 003
			<i>Summa</i>		1 003

A. Vom gesammten Eisenbahnbetriebe für das Jahr 1868.

	Thaler.
Betriebs-Einnahme pro 1868	3 043 274
Betriebs-Ausgabe pro 1868	1 697 207
Reinertrag pro 1868	1 346 067
Uebertrag aus der Rechnung pro 1867	226 039
Erstattungen des Extrabaufonds	967
Für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn	23 639
Summa	1 596 712

	Thaler.
Verwendung der obenstehenden Summe:	
1) Ablieferung an die Staatscasse	1 100 000
2) Verwendung für Neubaugegenstände	38 528
3) Zuschuss zum extraordinären Baufonds	355 171
4) Verwendung für fremde Zwecke	1 003
5) Uebertrag in die Rechnung pro 1869	102 010
Summa wie obenstehend	1 596 712

rechnung.

B. Ueber den Reserve- und extraordinären Baufonds.

Nro.	Einnahme.	Thaler.	Thaler.
	Bestand ultimo 1867	—	651 475
	Zugang im Jahre 1868:		
	I. Extraordinaire Verwilligungen.		
1	Kosten der Erweiterung der Wagen-Reparatur-Werkstatt nebst Nebenanlagen auf dem Bahnhofe Braunschweig	38 080	
2	Kosten der Erbauung eines Kohlen- und Kokeschuppens nebst Nebenanlagen daselbst und für Einrichtung der Gasbeleuchtung in demselben	29 400	
3	Restkosten für Anlegung einer Wasserleitung daselbst	1 977	
4	Kosten der Anschaffung von 7 Stück Locomotiven	154 000	
5	Kosten der Verlegung des der Herzogl. Baudirection gehörigen Steinabladplatzes auf dem Bahnhofe Braunschweig	3 300	
6	Kosten für Erweiterung der Werkstättenbureaux daselbst	2 540	
7	Kosten der Erbauung eines neuen Rädermagazins nebst Gleisanlagen daselbst	5 687	
8	Kosten für Erweiterung der Schmiedeeinrichtungen daselbst	11 850	
9	Kosten der Anschaffung von Personenwagen	80 000	
10	Kosten der Verlängerung und Ueberdachung des Perrons auf dem Bahnhofe Braunschweig	10 800	
11	Restkosten der Erweiterungsanlagen auf dem Bahnhofe Wolfenbüttel	1 460	
12	Kosten für Erweiterung der Gleise auf dem Bahnhofe Vienenburg	2 400	
13	Restkosten für Erweiterung des Stationsgebäudes zu Kreiensen	2	
14	Restkosten der Herstellung einer massiven Befriedigung an der Westseite des Bahnhofes Braunschweig	23	
15	Kosten für Erweiterung der Retirade und Pflasterung der Plätze auf dem Bahnhofe Oschersleben	620	
16	Kosten der Erbauung einer Brücke behuf Ueberführung der Hornhäuser Chaussee über die Eisenbahn bei Oschersleben	7 791	
			349 930
	II. Uebertragungen aus den Unterhaltungsetats wegen unvollendet gebliebener Etatausführungen.		
1	Fernere Kosten der Erweiterungsbauten und Anlegung zweier Zimmer für die Aufseher und Arbeiter in Vienenburg pro 1868	3 610	
2	Restkosten für Umdeckung der Dächer der Schmiede auf dem Bahnhofe Braunschweig	66	
3	Restkosten für Anschaffung von Personenwagen	213	
4	Restkosten für Erbauung eines Wärterhauses zu Gunsleben	52	
5	Fernerer Zuschuss zu den Kosten der baulichen Veränderungen in und an dem Stationsgebäude zu Oschersleben	121	
6	Restkosten für Erweiterung des Kohlenabladplatzes auf dem Bahnhofe Braunschweig	179	
7	Kosten der Verbesserungsanlagen auf dem westlichen Theile des Bahnhofes Oschersleben	1 000	
			5 241
	III. Sonstige Einnahme:		
	Nichts.		
	Summa	—	1 006 646
	Davon ab die Erstattungen des Extrabaufonds (Tab. XV)	—	967
	Ist Gesamt-Einnahme	—	1 005 679
	Davon die Ausgabe mit	—	514 544
	Bleibt Bestand ultimo 1868	—	491 135

B. Ueber den Reserve- und extra-

Nro.	A u s g a b e.	Thaler.	Thaler.
I. Auf extraordinaire Verwilligungen.			
1	Restkosten für Erweiterung des Kohlenabladeplatzes auf dem Bahnhofe Braunschweig .	5 353	
2	Restkosten der Anlegung einer Wasserleitung daselbst	8	
3	Restkosten der Erweiterungsanlagen auf dem Bahnhofe Wolfenbüttel	6 151	
4	Kosten der Erbauung eines Kohlen- und Kokeschuppens nebst den Nebenanlagen auf dem Bahnhofe Braunschweig	11 716	
5	Kosten für Erweiterung der Werkstättenbureaux daselbst	513	
6	Kosten für Beseitigung des Vorbaues am alten Maschinenhause hieselbst und Erneuerung der Façade dieses Gebäudes	1 400	
7	Kosten für Erweiterung des Stationsgebäudes zu Kreiensen	1 231	
8	Kosten für Erweiterung der Schmiedereinrichtungen auf dem Bahnhofe Braunschweig .	1 999	
9	Restkosten für Anschaffung neuer Wagen	12 828	
10	Fernere Kosten für Erweiterung der Wagenreparatur-Werkstatt nebst Nebenanlagen auf dem Bahnhofe Braunschweig (cfr. pos. II. 11)	17 599	
11	Fernere Kosten für Erweiterung und Umbau des Bahnhofes Vienenburg	4 751	
12	Kosten der Erbauung eines neuen Rädermagazins nebst Gleisanlagen auf dem Bahnhofe Braunschweig	2 852	
13	Fernere Kosten für Erweiterung des Maschinenhauses daselbst	10 635	
14	Kosten für Verlängerung und Bedachung des Perrons daselbst	2	
15	Fernere Kosten der Erweiterungsanlagen auf dem Bahnhofe Oschersleben	9 135	
16	Fernere Kosten der Anschaffung von Wagen und Locomotiven	364 137	
17	Fernere Kosten der Erbauung eines Wagenschuppens am Eisenbüttler Wege auf dem Bahnhofe Braunschweig	23 541	
18	Kosten der Verlegung des der Herzogl. Baudirection gehörigen Steinabladeplatzes daselbst	1 447	
II. Auf die Uebertragungen von den Unterhaltungsetats für unvollendet gebliebene Etatausführungen.			475 298
1	Kosten des Legens von Weichen und Umbau von Gleisstrecken auf dem Bahnhofe Harzburg pro 1867	441	
2	Fernere Kosten für Herstellung eines zweiten Gleises auf den Haltestellen der Südbahn pro 1865	866	
3	Restkosten der Herstellung einer massiven Befriedigung an der Westseite des hiesigen Bahnhofes pro 1866	872	
4	Restkosten für Anschaffung resp. Umbau von Personenwagen pro 1864	1,165	
5	Fernere Kosten für Pflasterung eines Ladeplatzes und Anlegung eines Nebengleises auf dem Bahnhofe Jerxheim pro 1866	737	
6	Restkosten für Pflasterung eines Platzes auf dem Bahnhofe Schöningen pro 1866	54	
7	Kosten für Vergrößerung des Kokeschuppens und Einrichtung einer zweiten Kokesausgabe zu Kreiensen pro 1867	517	
8	Restkosten für Erbauung eines Wärterhauses zu Gunsleben pro 1863	359	
9	Restkosten für Erweiterung der Wasserstation zu Vechelde	52	
Latus		5 063	475 298

ordinairen Baufonds. (Fortsetzung.)

Nro.	A u s g a b e.	Thaler.	Thaler.
	<i>Transport</i>	5 063	475 298
10	Kosten für Herstellung einer Planke und Erbauung eines Betriebsgebäudes und Beamtenhauses in Holzminden pro 1867	1 893	
11	Fernere Kosten für Erweiterung der Wagenreparatur-Werkstatt nebst Nebenanlagen auf dem Bahnhofe Braunschweig (cfr. pos. I. 10)	12 934	
12	Kosten für Verlängerung des Güterschuppens auf dem Bahnhofe Jerxheim pro 1866 . .	1 025	
13	Kosten für Erweiterungsbauten und Anlegung zweier Zimmer für Aufseher und Arbeiter in Viënenburg pro 1867 und 1868	1 165	
14	Kosten für Umbau der Postwagenremise zu Kreiensen pro 1866 und 1867	470	
15	Fernere Kosten für Vergrößerung des Stationsgebäudes zu Lutter a. Bbge. pro 1866 . .	1 595	
16	Kosten für Herstellung einer Retirade in Watenstedt pro 1867	132	
17	Kosten für Einrichtung der Gaserleuchtungsanlagen im Directionsgebäude und Anlage eines zweiten Röhrenstranges von der Gasanstalt ab pro 1867	480	
18	Fernere Kosten für Erweiterung der Gleise und Ladestellen auf den Bahnhöfen der Schöninger Bahn pro 1866	903	
19	Restkosten für Anschaffung von Wagen aus dem Jahre 1866	12 073	
20	Kosten für Anschaffung einer neuen Dampfmaschine für die östliche Wasserstation zu Schöppenstedt pro 1867	192	
21	Kosten für bauliche Veränderungen an und in dem Stationsgebäude zu Oschersleben pro 1867 und 1868	1 321	
	III. Sonstige Ausgabe.		39 246
	Nichts.		
	Gesammtausgabe		514 544

Anmerkung. Die vorstehend sub I. 1 — 18 und II. 2 — 21 aufgeführten Ausgaben sind dem Anlagecapitale in Tab. VI. hinzugesetzt.

Nro.		Thaler.
I. Einnahme.		
1	Im Jahre 1868 berechneter Arbeitspreis für gefertigte Arbeiten	204 269
2	Magazingewinn nach Absatz des Magazinverlustes (vornehmlich entspringend aus der Verwaltung der Tränkanstalt)	3 245
3	Ueberschuss bei Verwaltung der Gasanstalt	8 046
4	Verschiedene kleine Einnahmen	435
	Summa Einnahme	215 995
II. Ausgabe.		
1	Gezahlte Löhne an Werkstättenarbeiter	141 705
2	Desgleichen an nicht fest angestellte Werkführer, an Magazinarbeiter, Heizer der stehenden Dampfmaschinen, Boten und Wachen	5 983
3	Für Reparatur der stehenden Dampfmaschinen, Wellenleitungen, Werkzeugmaschinen, Krähne, Glühöfen, Schmiedefeuer und Inventariestücke, incl. für Reinigen und Reparatur der Werkstättengebäude im Inneren	29 788
4	Abgang am Werkzeuginventar mit Werkzeugmaschinen	8 786
5	Verschiedene Ausgaben	1 105
	Summa Ausgabe	187 367
A b s c h l u s s.		
	Die Einnahme beträgt	215 995
	„ Ausgabe „	187 367
	Bleibt pro 1868 ein Ueberschuss von	28 628
	Dazu der Vermögensbestand ultimo 1867	417 909
	Vermögensbestand der Werkstättenverwaltung ultimo 1868	446 537
Nachweisung des vorstehenden Vermögensbestandes.		
A. Activa.		
1	Magazinvorräthe ultimo 1868	545 603
2	Werth der Inventariestücke nach dem Werkstätteninventar	151 556
3	Guthaben der Werkstatt für noch nicht liquidirte Arbeiten etc.	1 521
	Summa der Activa	698 680
B. Passiva.		
1	Der der Werkstättenkasse ultimo 1868 aus dem Gesamtbestande der Herzoglichen Eisenbahn-Hauptkasse geleistete Vorschuss von	252 071
2	Ein mit Schluss 1868 von der Werkstättenkasse nicht bezahlter Rechnungsbetrag von	72
	Summa der Passiva	252 143

Werkstättenbetrieb.

Nro.		Thaler.
	A b s c h l u s s.	
	Die Activa betragen	698 680
	Die Passiva dagegen	252 143
	Hieraus ergibt sich der oben berechnete Vermögensbestand von	446 537
	Anmerkung.	
	Der Vermögensbestand ultimo 1850 betrug	73 392
	und ist gewachsen im Jahre	
	1851 um	9 532
	1852 "	8 863
	1853 "	8 915
	1854 "	7 144
	1855 "	6 896
	1856 "	19 729
	1857 "	22 486
	1858 "	6 232
	1859 "	17 926
	1860 "	24 292
	1861 "	25 658
	1862 "	28 436
	1863 "	17 727
	1864 "	22 969
	1865 "	35 115
	1866 "	39 913
	1867 "	42 684
	1868 "	28 628
	Vermögensbestand ultimo 1868	446 537

XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender im Jahre 1868.

R e p a r a t u r.				
Der Verbrauch an grösseren Ersatzstücken hat betragen:				
3 Locomotivkessel.	1 915 Pfd. Kolbenringe von Le-	4 572 messingene Siederöhren.		
3 Tenderachsen von Gussstahl.	giring.	4 Schornsteine.		
32 Aschenkasten.	7 001 Pfd. Kolbenringe von Guss-	13 Ventilkugelgehäuse.		
6 kupferne Feuerkisten.	eisen.	16 Reifen von Gussstahl zu Triebrädern.		
8 Kolben von Eisen.	14 Kuppelpinnen.	8 do. „ Gussstahl zu Laufrädern.		
2 Injecteure.	29 212 Roststäbe.	35 do. „ do. zu Tenderrä-		
	14 Rohrplatten von Kupfer.	dern.		
	2 Rauchkisten.			
Gesamtkosten für diese Ersatzstücke				74 976 Thlr.
„ „ die übrigen Reparaturen incl. der Locomotivgeräthe				152 433 „
Summa				227 409 Thlr.
Einnahme für alte Materialien				29 998 Thlr.
Nettokosten für Ersatz und Reparatur				197 411 Thlr.
Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen.				
Material zum Oelen, Schmieren und Verdichten:		Material zum Putzen:		
64 834,3 Pfund Maschinenöl.		6 395,2 Pfund Maschinenöl.		
22 665 „ Talg.		10 302,5 „ Baumwolle.		
1 468 „ Locomotivschmier.		18 397 „ Heede.		
5 510 Ellen Dochte.		89,5 „ Putzkalk.		
		281 „ Schmirgel.		
		248 Bogen Schmirgelpapier.		
		253 Pfund Soda und Seife.		
		1 284 Stück Besen.		
Kosten für Material zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen				17 251 Thlr.
Arbeitslohn für das Putzen der Locomotiven				19 217 „
Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen				36 468 Thlr.
S p e i s u n g.				
127 233 Ctnr. Cokes	} à Ctnr. durchschnittlich 9 Gr. 1,459 Pfg.			
651 498 „ Steinkohlen				236 777 Thlr.
135 188 Cbkfss. Holz zum Anheizen, à Cbkfss. 1 Gr. 0,851 Pfg.				4 826 „
26 777 „ Holzkohlen dazu, à Cbkfss. 2 Gr. 3,131 Pfg.				2 018 „
Summa				243 621 Thlr.
Gesamtkosten für Reparatur, Erneuerung, Umänderung, Geräte, Oelen, Schmieren, Verdichten, Putzen und Speisung				477 500 Thlr.
Im Durchschnitt	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmie- ren, Verdichten und Putzen.	Kosten für Material zur Speisung.	Gesamtkosten für Reparatur, Oelen, Schmie- ren, Verdichten, Putzen und Speisung.
für jede der in Benutzung gewesenen 105 Locomotiven	1 880,10 Thlr.	347,31 Thlr.	2320,2 Thlr.	4547,14 Thlr.
für jeden der 22 704 Diensttage	8,69 „	1,61 „	10,73 „	21,03 „
für jede der von den Locomotiven beschafften 329 536 Meilen	17,966 Gr.	3,319 Gr.	22,178 Gr.	43,470 Gr.
für jede der von den Locomotiven beschafften 13 670 897 Achsmei- len des Wagenzuges	5,12 Pfg.	0,96 Pfg.	6,41 Pfg.	12,57 Pfg.

XIX. Unterhaltung der Personen- und Güterwagen im Jahre 1868.

Reparatur sämtlicher Braunschweigischen Wagen.

	Verbrauch an grösseren Ersatzstücken:												Kosten im Ganzen, incl. der Ausgaben für Räder und Achsen			
	Achskluppen.	Achspflannen.	Bufferhülsen.	Bufferstangen.	Bocksitze.	Tragfedern.	Gummiringe.	Patentketten.	Thüreschlösser.	Zughülsen.	Zugseisen Platten.		für die Ersatz- stücke. Thaler.	für die übrige Reparatur. Thaler.	Einnahme für alte Materialien. Thaler.	Netto- kosten für Ersatz u. Reparatur. Thaler.
Personenwagen	19	109	17	5	1	18	188	43	—	7	4	—	1 222	51 608	514	52 316
Güterwagen	213	744	190	122	4	20	3 355	54	30	88	188	—	7 756	110 102	3 544	114 314
Personen- u. Güterwagen	232	853	207	127	5	38	3 543	97	30	95	192	—	8 978	161 710	4 058	166 630

Schmieren sämtlicher Braunschweigischen und fremden Wagen.

Material: 67 756 Pfund Rüböl etc.

Arbeitslohn: 1 694 Tagewerke.

14 282,5 „ Wagenschmier.

Antheil an den Kosten für Schmiermaterial zu den gemeinschaftlichen Wagen = 241 Thlr. 1 Gr. 8 Pfg.)

Kosten für Material zum Schmieren = 9 565 „ 15 „ 4 „ } 10 574

Kosten für Arbeitslohn beim Schmieren = 767 „ — „ — „ }

Putzen sämtlicher Braunschweigischen Wagen.

An Arbeitslohn 8 720 Tagewerke = 3 679 Thlr. — Gr. — Pfg.

Das Material zum Putzen der Wagen auf hiesiger Station ist von den dazu bestimmten Arbeitern

selbst gehalten und denselben vergütet; incl. dieser Vergütung betragen die Kosten = 189 „ 4 „ 3 „

Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen 3 868

Gesamtkosten für Reparatur, Schmieren und Putzen 181 072

Im Durchschnitt	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Schmieren.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen.
für jeden der in Benutzung gewesenen 129 Personenwagen	405,5 Thlr.	—	—
für jeden der in Benutzung gewesenen 1530 Güterwagen	74,7 „	—	—
für jede der in Benutzung gewesenen 384 Personenwagen-Achsen	136,2 „	—	—
für jede der in Benutzung gewesenen 3259 Güterwagen-Achsen	35,1 „	—	—
für jede der von den Braunschw. Personenwagen zurückgelegten 1 700 672 Achsmeilen	11,074 Pfg.	—	} 0,131 Pfg.
für jede der von den Braunschw. Güterwagen zurückgelegten 8 964 912 Achsmeilen .	4,590 „	—	
für jede der von den Braunschw. und fremden Wagen auf den Braunschweigischen Bahnen zurückgelegten 13 379 599 Achsmeilen	—	0,210 Pfg.	—

XX. Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung

Jahr.	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Achsmeilen.	Frequenz					Brutto-Einnahme			
	auf Schienengleisen. Meil.	auf Landwegen. Meil.	während der Dauer von Mont.	auf der Schienenbahn		auf Landwegen mittelst Pferden.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.			aus dem Personenverkehre (excl. Gepäckfracht). Thlr.	aus dem Güterverkehre (incl. Gepäckfracht). Thlr.	Varia. Thlr.	im Ganzen. Thlr.
				mittelst Locomotiven.	mittelst Pferden.				Personenverkehr.	Güterverkehr.	Achsen.	Personen.	Güter.				
								Pers.-Meil.	Ctr.-Meilen		Stück	Ctr.					
1838	1½	—	1	375	—	—	375	?	?	?	?	?	?	2 766	16	118	2 900
1839	1½	—	12	5 514	—	—	5 514	?	?	?	?	?	?	33 162	193	1 462	34 817
1840	1½ 5	— 1	7½ 4½	7 196	608	560	8 364	?	?	?	?	?	?	29 496	2 166	1 838	33 500
1841	5 6	1	10 2	10 676	1 684	1 440	13 800	?	?	?	?	?	?	39 625	16 556	1 444	57 625
1842	6	—	12	11 984	1 660	—	13 644	?	?	?	?	?	?	46 079	29 065	5 573	80 717
1843	6 13½	—	6½ 5½	20 267	1 812	—	22 079	?	?	?	?	?	?	81 063	40 127	8 139	129 329
1844	13½ 16	—	4½ 7½	37 713	—	—	37 713	?	?	?	?	?	?	144 440	80 793	1 934	227 167
1845	16	—	12	40 918	—	—	40 918	?	1 454 000	5 836 000	?	35,5	143	155 645	93 954	2 242	251 841
1846	16	—	12	40 638	—	—	40 638	?	1 902 000	5 459 000	?	46,8	134	173 657	127 606	5 288	306 551
1847	16	—	12	49 824	—	—	49 824	?	2 063 000	13 850 000	?	41,4	278	187 300	179 628	4 108	371 036
1848	16	—	12	54 199	—	—	54 199	1 359 966	2 367 000	15 211 000	25,1	43,7	281	211 984	212 874	5 765	430 623
1849	16	—	12	54 440	—	—	54 440	1 826 833	2 443 000	22 095 000	33,6	44,9	406	221 098	317 396	33 661	572 155
1850	16	—	12	55 873	—	—	55 873	1 967 097	2 613 088	31 513 714	35,2	46,8	564	231 468	370 957	5 874	608 317
1851	16	—	12	62 344	—	—	62 344	2 194 562	3 334 691	36 290 783	35,2	53,5	582	286 255	406 402	6 637	699 294
1852	16	—	12	74 254	—	—	74 254	2 588 208	3 455 997	42 251 830	34,9	46,5	569	294 848	445 496	13 927	754 271
1853	16	—	12	78 419	—	—	78 419	2 931 102	3 532 127	47 636 146	37,4	45,0	607	300 343	531 737	17 656	849 736
1854	16	—	12	88 558	—	—	88 558	3 404 123	3 766 484	62 109 163	38,4	42,5	701	309 569	639 999	14 282	963 850
1855	16	—	12	96 768	—	—	96 768	3 734 095	3 567 923	69 381 360	38,6	36,9	717	308 026	708 677	13 805	1 030 508
1856	16 8	—	12 5	101 059	—	—	101 059	4 126 765	4 160 906	81 010 371	40,8	41,2	802	346 319 14 403	832 798 979	10 522 —	1 189 639 15 382
1857	24	—	12	130 283	—	—	130 283	5 251 066	5 541 163	106 494 664	40,5	42,5	817	432 158	1 050 653	11 952	1 494 763
1858	24 3	—	12 5	140 945	—	—	140 945	5 328 754	5 995 160	92 041 361	37,8	42,5	653	444 815 8 462	928 309 4 899	9 758 574	1 382 882 13 935
1859	27	—	12	139 897	—	—	139 897	5 271 944	5 551 105	92 275 816	37,6	39,6	659	445 974	963 393	11 041	1 420 408
1860	27	—	12	147 335	—	—	147 335	5 798 397	5 682 410	116 640 675	39,3	38,6	792	469 184	1 111 462	11 537	1 592 183
1861	27	—	12	155 585	—	—	155 585	6 380 389	6 123 098	129 481 991	41,0	39,4	832	498 390	1 240 963	12 282	1 751 635
1862	27	—	12	168 839	—	—	168 839	7 270 867	6 304 868	156 957 383	42,2	37,3	929	512 756	1 349 894	13 362	1 876 012
1863	27	—	12	178 888	—	—	178 888	7 452 079	6 742 663	166 033 842	41,7	37,7	928	533 521	1 315 548	12 240	1 861 308
1864	27 ½	—	12 9½	192 845	—	—	192 845	8 450 025	7 068 995	220 661 767	43,8	36,7	1144	560 783	1 575 636	13 344	2 149 763
1865	27½ 6¾	—	12 2¾	198 686 4 740	—	—	198 686 4 740	8 760 691 107 425	7 370 261 92 284	220 691 148 2 881 469	44,1 23,0	37,1 19,5	1111 608	605 892	1 597 071	13 311	2 216 274
1866	33⅞ 1¾	—	12 9¼	244 737 4 282	—	—	244 737 4 282	10 658 786 77 951	9 379 191 91 837	265 067 287 1 484 015	43,6 18,2	38,3 21,4	1083 347	675 040	1 877 156	15 937 17 090	2 568 133 17 090
1867	33⅞ 1¾	—	12 12	251 971 5 277	—	—	251 971 5 277	12 248 819 83 497	9 183 549 113 829	326 628 051 1 818 959	47,9 15,8	36,1 21,7	1277 345	749 300	2 210 640	21 765 21 154	2 981 705 21 154
1868	33,8 1,8	—	12 6	303 648 6 684	—	—	303 648 6 684	13 276 163 103 436	9 619 211 137 166	352 667 700 2 294 715	43,7 15,4	31,7 20,5	1161 343	762 306 —	2 260 199 —	20 769 23 639	3 043 274 23 639
Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 023 417

der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1868.

Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds)					Betriebsausgabe			Extraaufonds.								
pro Meile der ganzen Betriebs- länge und pro Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Per- son und Meile.	pro Cent- ner Gut und Meile.	für den Betrieb.	für Neubau- gegen- stände.	für fremde Zwecke.	Abliefe- rung an die Staats- casse.	im Ganzen.	pro Bahn- meile und Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Ach- smeile. Silber- Pfg.	Einnahme			Ausgabe					
												aus den Betriebs- auf- künften.	aus anderen Quellen.	im Ganzen.	für Erweite- rungs- anlagen.	für Vollendung von Unter- haltungs- gegen- ständen.	für fremde Zwecke.	im Ganzen.		
Thlr.	Thlr.	Silber- Pfg.	Silber- Pfg.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Silber- Pfg.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		
23 200	7,73	?	?	1 763	—	—	—	1 763	14 104	4,70	?	—	—	—	—	—	—	—		
23 211	6,31	?	?	21 151	—	—	847	21 998	14 101	3,83	?	—	—	—	—	—	—	—		
10 510	4,00	?	?	29 236	—	—	13 125	42 361	9 172	3,50	?	—	—	—	—	—	—	—		
9 604	4,17	?	?	54 815	—	—	8 750	63 565	9 136	3,97	?	—	—	—	—	—	—	—		
13 453	5,91	?	?	57 218	—	—	29 750	86 968	9 536	4,19	?	—	—	—	—	—	—	—		
13 704	5,86	?	?	90 846	7 056	—	16 319	114 221	9 630	4,11	?	—	—	—	—	—	—	—		
15 082	6,02	?	?	162 990	—	—	65 000	227 990	10 821	4,32	?	—	—	—	—	—	—	—		
15 740	6,15	38,53	5,80	185 079	—	—	65 000	250 079	11 567	4,52	?	—	—	—	—	—	—	—		
19 160	7,54	32,87	4,86	199 324	—	—	75 000	274 324	12 458	4,90	?	—	—	—	—	—	—	—		
23 190	7,45	32,69	4,68	252 602	19 331	—	93 000	364 933	15 788	5,07	?	—	—	—	—	—	—	—		
26 914	7,95	32,24	5,04	251 609	84 470	—	73 500	409 579	15 725	4,64	66,6	—	—	—	—	—	—	—		
35 760	10,51	32,58	5,17	296 840	33 241	—	120 000	450 081	18 552	5,45	58,6	—	—	—	—	—	—	—		
38 020	10,89	31,88	4,28	330 996	160 848	3 870	140 000	635 714	20 687	5,92	60,5	50 000	—	50 000	—	—	—	—		
43 706	11,22	30,90	4,10	333 862	68 167	15 910	164 000	581 939	20 866	5,36	54,7	230 357	5 972	236 329	—	—	—	—		
47 142	10,16	30,71	3,80	352 349	6 311	5 106	164 000	527 766	23 490	4,75	49,0	226 505	9 693	236 198	221 260	—	—	221 260		
53 108	10,84	38,40	4,16	385 164	26 527	—	166 179	577 870	24 073	4,91	47,3	131 301	—	131 301	187 156	—	—	187 156		
60 241	10,88	36,11	3,78	494 172	29 442	—	360 716	884 330	30 886	5,58	52,2	112 575	—	112 575	148 210	—	—	148 210		
64 407	10,65	39,01	3,72	572 441	1 784	—	229 925	804 150	35 777	5,92	55,2	91 150	—	91 150	124 414	—	—	124 414		
74 352	11,77	38,44	3,73	563 435	16 082	—	236 123	815 640	35 215	5,58	49,9	176 483	—	176 483	156 658	—	—	156 658		
—	—	—	—	13 917	—	—	17 763	31 680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
62 282	11,47	38,84	3,59	766 773	44 804	—	620 657	1 432 234	31 949	5,89	52,6	155 172	—	155 172	246 000	—	—	246 000		
57 620 4 645 (in 5 Monaten)	9,91	39,98	3,71	714 777	74 469	12 407	342 561	1 144 214	26 473	5,07	48,2	416 400	—	416 400	168 292	—	—	168 292		
52 608	10,15	37,04	3,80	700 547	70 078	982	472 964	1 244 571	25 946	5,01	47,9	29 124	—	29 124	113 720	—	2 558	116 278		
58 970	10,81	38,05	3,53	761 499	83 684	2 133	594 535	1 441 851	28 204	5,17	47,3	172 190	—	172 190	68 398	—	5 350	73 748		
64 875	11,28	37,96	3,54	884 413	53 538	4 824	405 793	1 348 568	32 756	5,68	49,9	12 968	—	12 968	127 099	—	4 385	131 484		
69 481	11,11	38,50	3,17	943 145	223 795	899	402 535	1 570 374	34 931	5,59	46,7	232 198	—	232 198	19 826	—	145	19 971		
68 937	10,40	37,57	2,92	892 762	98 139	901 9	394 925	1 386 925	33 065	4,99	43,1	99 273	—	99 273	219 603	—	5 751	225 354		
79 621	11,15	37,69	2,60	935 049	286	804	484 646	1 420 785	34 631	4,85	39,8	683 742	—	683 742	216 580	—	5 639	222 219		
76 865	10,89	38,47	2,62	1 056 346	115 038	989	488 671	1 661 044	36 552	5,19	42,8	467 873	923	468 796	425 934	—	—	425 934		
75 980	10,49	33,74	2,60	1 335 943 17 090	41 056	1000	483 789	1 861 788 17 090	39 525	5,46	45,1	316 146	—	316 146	521 390	11 557	—	532 947		
88 216	11,83	41,34	2,48	1 485 877 21 154	90 654	95 999	1 404 131	3 076 661 21 154	43 961	5,90	43,7	663 298	—	663 298	614 412	17 531	—	631 943		
85 847	10,02	41,15	2,41	1 673 568 23 639	38 528	1 003	1 100 000	2 813 099 23 639	47 209	5,51	45,4	354 204	—	354 204	514 103	441	—	514 544		
—	—	—	—	16 862 391	1 387 328	147 025	9 234 204	27 630 948	—	—	—	4 620 959	16 588	4 637 547	4 093 055	29 529	23 828	4 146 412		
Dazu: 1) die dem Extraaufonds überwiesenen								4 620 959	Dazu: 1) die Ausgabe für Neubaugegenstände								1 387 328			
2) die dem Holzmindener Bahnaufonds überwiesenen								669 500	2) die nebenstehenden, für den Holzmindener Bahn- bau verausgabten								669 500			
3) der Bestand der Hauptcasse (Tab. XVII)								102 010												
Summa Ausgabe, wie Einnahme								33 023 417	Summa . . .								6 149 883			
welche dem Anlagecapitale in Tab. VI hinzugesetzt sind.																				

XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt

für das nicht im Staatsdienste angestellte Eisenbahn-Personal im Jahre 1868.

	Ständige Mitglieder der Classe				Zeitige Mitglieder der Classe					Ueberhaupt
	I.	II.	III.	in Summa	I.	II.	III.	IV.	in Summa	
Anzahl aller Mitglieder, welche Beiträge geleistet haben	327	565	295	1 187	849	244	376	3 965*	5 434	6 621
Anzahl aller Mitglieder, für welche Unterstützungen gezahlt worden sind, und zwar:										
Krankengeld	79	120	31	230	255	57	65	1 354	1 731	1 961
Sterbegeld	5	9	2	16	6	2	4	42	54	70
Pension	3	7	2	12	—	—	—	—	—	12
Wittwengeld	20	38	36	94	—	—	—	—	—	94
Waisengeld	13	23	19	55	—	—	—	—	—	55
<i>Summa</i>	120	197	90	407	261	59	69	1 396	1 785	2 192
Einnahme:										
Geleistete Beiträge Thlr.	3 568	4 954	1 917	10 439	2 321	602	498	11 454	14 875	25 314
Capitalzinsen Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 285
Gewinn beim Ankaufe von Landesschuldverschreibungen unter dem Nennwerthe Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 234
Varia Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa Einnahme Thlr.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 833
Ausgabe:										
Krankengeld Thlr.	720	733	122	1 575	1 323	329	231	5 674	7 557	9 132
Honorar für Aerzte und extraordinäre Verpflegung Thlr.	—	—	—	685	—	—	—	—	4 879	5 564
Sterbegeld Thlr.	90	135	24	249	90	25	40	425	580	829
Pension Thlr.	92	210	57	359	—	—	—	—	—	359
Wittwengeld Thlr.	356	617	519	1 492	—	—	—	—	—	1 492
Waisengeld Thlr.	203	297	148	648	—	—	—	—	—	648
Zurückgezahlte Beiträge Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa Ausgabe Thlr.</i>	1 461	1 992	870	5 008	1 413	354	271	6 099	13 016	18 024
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 809
Das Vermögen der Anstalt betrug ultimo 1867 . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117 239
Am Schlusse des Jahres 1868 daher Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131 048
Krankheitstage, nach Procenten von den gesunden Tagen sämtlicher Mitglieder	—	—	—	1,58	—	—	—	—	2,80	2,55
Sterbefälle, nach Procenten der lebenden Mitglieder . .	—	—	—	1,35	—	—	—	—	0,99	1,06

* Die Anzahl der seitigen Mitglieder IV. Classe ist nach den Beiträgen festgestellt, wie wenn diese Mitglieder das ganze Jahr hindurch in Arbeit gewesen wären.

XXII.

Maass-, Gewichts- und Münztabelle.

A. L ä n g e n m a a s s.

Eintheilung des braunschweigischen Längenmaasses.

Meilen.	Ruthen.	Fuss.	Zoll.	Linien.
1	1625 1	26000 16 1	12 1	144 12

Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Längenmaassen.

braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Fuss.	0,90922 Fuss.	0,28536 Meter.	0,93625 Fuss.	1 Fuss brschw. ist genau = 126 $\frac{1}{2}$ Paris. Linien.
1 Ruthe.	1,2123 Ruthen. 14,5475 Fuss.	4,5658 Meter.	4,993 Yard. 14,98 Fuss.	
1 Meile.	0,985 Meilen. 1970 Ruthen. 23640 Fuss.	7,4194 Kilometer. 7419,4 Meter.	4,61 Meilen. 8114 Yard. 24342 Fuss.	1 Meile braunschw. ist = 1 deutschen oder geographischen Meile, wovon 15 einen Aequatorialgrad ausmachen.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen Längenmaasse.

preussisch.	braunschw.	französisch.	braunschw.	englisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,0998 Fuss.	1 Meter.	3,504 Fuss.	1 Fuss.	1,068 Fuss.
1 Meile.	1,015 Meilen.	1 Kilometer.	0,1348 Meilen.	1 Meile.	0,217 Meilen.

B. G e w i c h t.

Eintheilung des braunschweigischen Gewichts.

Centner.	Pfund.	Neuloth.	Quint.	Halbgramm.
1	100 1	10 1	10 1	10

Vergleichung des braunschweigischen
mit fremden Gewichten.

braunschw. u. preussisch.	französisch.	englisch.
1 Pfund.	0,5 Kilogr.	1,1023 Pfd.
1 Centner.	50 Kilogr.	0,9842 Ctr. 110,23 Pfd.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen
Gewichte.

französisch.	braunschw. u. preussisch.
1 Kilogr.	2 Pfund.
100 Kilogr.	2 Centner.

englisch.	braunschw. u. preussisch.
1 Pfund.	0,9072 Pfd.
1 Centner.	1,016 Ctr.
1 Tonne.	20,32 Ctr.

C. M ü n z e.

Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler.	Groschen.	Silberpfennige.
1	30 1	360 12

Vergleichung der braunschweigischen mit fremden Münzen.

braunschweigisch u. preussisch.	französisch.	englisch.
1 Thaler	3,70 Franken.	0,1459 Pfund. 2,917 Schilling.
1 Silbergr.	12,33 Centimen.	0,0973 Schilling. 1,167 Pence.
1 Silberpf.	1,028 Centimen.	0,097 Penny.

Vergleichung einiger fremden mit der braunschweigischen Münze.

französisch.	braunschw.
1 Franken.	0,27 Thaler oder 8,1 Groschen.

englisch.	braunschw.
1 Pfund.	6,854 Thaler.

D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeile der Transport von 1 Wagenachse über die Entfernung von 1 Meile.

Personenmeile	"	"	1 Person	"	"	"	1	"
Centnermeile	"	"	1 Centner	"	"	"	1	"
Nutzmeile	"	"	1 Zuge	"	"	"	1	"

